

CÁMARA DE REPRESENTANTES
Secretaría

XLIX Legislatura

DEPARTAMENTO
PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 1682 de 2023

S/C

Comisión de Transporte,
Comunicaciones y Obras Públicas

MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

Delegación

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 13 de diciembre de 2023

(Sin corregir)

Preside: Señor Representante Martín Tierno, Vicepresidente.

Miembros: Señores Representantes Osvaldo Abi Saab, Alfonso Lereté y Carlos Varela Nestier.

Delegado de Sector: Señor Representante Marcelo Fernández Cabrera.

Asiste: Señora Representante María Emilia Díaz.

Invitados: Por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, señores Ministro José Luis Falero; Subsecretario, Juan José Olaizola; Asesor del señor Ministro, ingeniero Luis Ceiter; Asesor del señor Ministro, ingeniero Carlos González; por la Administración Nacional de Puertos, señoras Gerenta General, contadora Susana Pierre y Gerenta Comercial, contadora Ana Rey.

Secretaria: Señora Dinora Cardozo.

Prosecretaria: Señora Sandra Pelayo.

═══II═══

SEÑOR PRESIDENTE (Martín Tierno).- Habiendo número, está abierta la reunión.

Damos la bienvenida al señor ministro de Transporte y Obras Públicas, José Luis Falero; al señor subsecretario, Juan José Olaizola; a los asesores del ministro, ingenieros Luis Ceiter y Carlos González; a la contadora Ana Rey, y a la señora gerenta general de la Administración Nacional de Puertos, contadora Susana Pierri.

Como es de estilo, en las últimas sesiones del año se invita al Ministerio para tener una puesta a punto de los avances en los diferentes temas que hemos tratado durante el año, tanto en vialidad como en transporte, en puertos, ferrocarril, AFE y ferrocarril central.

Hace unos días desde la Secretaría de la Comisión se envió un temario al ministro con la intención, sobre todo de la bancada del Frente Amplio, de tratar esos temas.

Si le parece bien al ministro y a las demás autoridades, empezamos por el temario que le envió la comisión y después habilitamos el desarrollo de lo que nos quieran comentar respecto a los diferentes temas que vamos a tratar hoy.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Buenos días. Gracias por recibirnos; es un gusto estar acá una vez más.

Nos enviaron algunos de los temas que, de acuerdo a lo que nos hicieron llegar, tienen en carpeta. En lo posible, vamos a referirnos a todos los que podamos informar con respecto a los avances.

El tema que está en primer lugar refiere a las conclusiones del informe BID sobre análisis de paramétrica y estructura de costos del transporte, y hemos avanzado al respecto.

En la última oportunidad mantuvimos una reunión con las empresas de transporte, en la que participaron el subsecretario y el director de Transporte. Se le trasladó a las empresas una actualización de los distintos rubros paramétricos adecuados al día de hoy. De allí surgió que muchos rubros de la paramétrica eran prácticamente inexistentes como consecuencia de que la paramétrica tiene muchos años y hay rubros que han venido cambiando en estos tiempos; por ejemplo, en lo que es mantenimiento con sistemas de freno diferentes, los tipos de cubiertas con cámaras; hoy la mayoría son sin cámaras. Hay una cantidad de rubros, por lo que era necesario trasladárselo a las empresas para que analizaran cada uno de ellos y nos hicieran una devolución para ver si coincidíamos en la primera etapa con la composición paramétrica adecuada al tipo de vehículo que hoy tenemos en el transporte colectivo. Este fue un avance hacia las empresas sin trasladar los números.

Es necesario que una vez que definamos o acordemos que ese es el rubrado adecuado a este momento pasemos a la etapa de costos de cada uno de esos rubros. El BID ya ha hecho una estimación, pero no queríamos avanzar hasta que no tengamos primero la certeza de la composición de la paramétrica como tal.

Hemos tenido devoluciones, en su gran mayoría coincidentes con el análisis del BID en cuanto a la composición de la paramétrica. Una vez que todas las partes lleguemos a un acuerdo, deberíamos ponerlo en marcha. Luego, trasladamos los números reflejados en el estudio, que hoy están en proceso de comparación con lo que determina el informe para saber si entienden que es adecuado o no a los costos reales que estiman. Eso va a llevar un ámbito de discusión. Obviamente, es natural que las empresas entiendan que en algunos casos puede ser un monto inadecuado, bajo o alto, pero generalmente cuando hay una negociación con las empresas siempre se plantean costos mayores a los que se desprenden del estudio.

Esa etapa está bastante avanzada. Si nos manejamos con los costos del estudio del BID, deberíamos adecuar la paramétrica y quizás - o sin quizás, una vez que terminemos- allí surja una diferencia. En primera instancia, vemos una diferencia de readecuación de entre US$ 2 millones y US$ 3 millones. Eso es lo que vamos a definir una vez que terminemos de intercambiar con las empresas. Una vez que acordemos, tenemos que ver de qué manera y de qué forma se actualiza ese costo con valores reales. Aún no lo hemos acordado. Hay voluntad de todas las partes de sincerar la paramétrica, más allá de que está aprobada, está vigente. Hoy no hay nada más allá de la voluntad política del gobierno y de las intendencias. Estamos hablando del sistema suburbano, que es en donde estamos en plena discusión.

Hemos tenido algunas reuniones con la gremial que los nuclea. Ellos están esperanzados con que esto les permita mejorar esa ecuación. Ahí hay un componente que no es menor, que tiene que ver fundamentalmente con lo que es la cantidad de pasajeros que hoy se están transportando. Todavía no se llegó a la prepandemia y al no haber llegado ya no sé si se llegará; hay como un cambio de cultura en el transporte y hay muchos que después de la pandemia comenzaron a utilizar otro sistema de transporte.

Ese desfase está entre un 10 **%** y un 15 **%** de pasajes con respecto a la prepandemia y también es un componente a analizar en conjunto, porque si del estudio surge la necesidad de readecuar la cantidad de vehículos en la calle es parte de lo que tendremos que trabajar sin que se afecte el servicio o afectándolo lo menos posible. Estamos en el proceso final; hemos tenido avances y hay expectativas de todas las partes - incluida la nuestra- de cerrar este capítulo a la brevedad.

Con respecto al segundo punto que tiene que ver con el pliego de condición y licitación del sistema de gestión de flotas, ha venido trabajando un equipo específico en el que también ha participado el ingeniero González. Fundamentalmente, se destaca la necesidad de elaborar un decreto que sustituya el Sitrac por el nuevo sistema de control vehicular que se denominará Sigeflot (Sistema de Gestión de Flotas). Una vez que regularicemos, formalicemos y adecuemos el proyecto que estamos analizando en este momento - la semana pasada entregaron un borrador a nuestro equipo técnico; lo estamos revisando-, comenzará la otra etapa relativa a la incorporación del sistema de control de flota en forma gradual, con vehículos con un control de sistema de GPS. Creo que en alguna oportunidad lo mencionamos acá.

Como dijimos una y otra vez, lo que le interesa al Ministerio tiene que ver con tener certezas de los vehículos que circulan por nuestras rutas y, fundamentalmente, la carga asociada a la guía de carga de transporte. En ese sentido, también estamos tratando de facilitar que la información que se incorpore por parte de los transportistas desde el origen de la carga hasta el destino sea con un sistema simple de llenado, coordinando también con el sistema de carga del Ministerio de Ganadería. Esto viene en un proceso. En todo caso, después el ingeniero González podrá ampliar en algo, aunque todavía no hay una confirmación porque a mí me entregaron este borrador la semana pasada; ni siquiera lo hemos analizado con el subsecretario; estos días han estado bastante complicados, pero venimos trabajando en esa materia

Estimamos que, por lo menos, podremos dar el puntapié inicial no en los tiempos que hubiésemos deseado - que eran anteriores- pero sí antes de finalizar el período. Obviamente, después de la aprobación del proyecto o de la firma del decreto pasa el proceso de elaboración de pliego licitatorio, de acuerdo al cronograma que estimemos más conveniente para ir incorporando el sistema de control de flota en forma gradual.

Respecto a la política tarifaria para el transporte colectivo y sus diferentes subsectores, creo que no ha habido variación; simplemente ha habido actualización de valores.

En días pasados se incrementó nuevamente el valor del boleto y allí se tiene algún componente extra que tuvimos que reconocer: un incremento del 1,9 **%** como consecuencia de lo que el Consejo de Salarios acordó para unos tres meses después de junio. Eso llevó a que tuviéramos que hacer un ajuste al boleto para compensar el acuerdo salarial que se tenía en el rubro mano de obra, que representa un porcentaje muy elevado, y eso afectó. Tuvimos que acordar con las empresas que este 1,9 **%** se trasladara hasta mayo para poder compensar esa retroactividad que tuvieron que pagar desde que se puso en marcha el aumento anterior - fue en setiembre- hasta ahora que hubo un ajuste mínimo, que es la compensación natural en este semestre.

En lo que refiere a las acciones medidas, promovidas y proyectadas del Ministerio dirigidas al sector suburbano de transporte colectivo, les voy a pedir que luego profundicen un poco más en el tema porque no lo pude interpretar bien, capaz que porque es muy amplio. Sería bueno que podamos darles una respuesta ahora; de lo contrario, nos llevaremos la consulta pendiente para enviarles luego una respuesta.

Con respecto al proyecto de ley del servicio postal, le voy a ceder el uso de la palabra al subsecretario para que les hable de la visión del Ministerio sobre este punto y diga de qué manera puede incidir o no este proyecto de ley.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Buenos días, señor presidente y demás integrantes de la Comisión.

Es un gusto estar compareciendo hoy aquí.

Al igual que todos, nosotros hemos tenido unos días bastante movidos este fin de año, y en lo que tiene que ver con este planteo, honestamente, no tenemos una opinión exhaustiva del propio proyecto, pero sí la tenemos acerca de cómo funciona el sistema de transporte de encomienda por autobús en la actualidad.

Es un sistema que funciona hace muchos años; está formado por empresas de transporte que están formalmente constituidas; no tiene un actor monopólico, es decir, funciona con un régimen de competencia. A su vez, es un sistema ágil: tiene una entrega rápida. No nos parece menor destacar que es un sistema ampliamente acogido por los estudiantes del interior que viven en Montevideo, incluso para el traslado de comida, que muchas veces les envían. Es un sistema que está ampliamente aceptado por la población y por los usuarios del mismo.

Debemos decir que el sistema tiene un costo bajo porque se maximiza el transporte ya existente; es decir, no es un servicio implementado solamente para el traslado de estas mercaderías y de estos envíos, sino que se utiliza el transporte público de pasajeros por autobús. El sistema tiene precio y, además, funciona como regulador de precios para el mercado postal porque es un actor más del sistema, y así evita que se genere un monopolio a través de los *couriers* y de las empresas especializadas que son las que podrían aumentar el precio de los envíos.

Hace un rato hablábamos del tema de la formalidad y, tal como comentábamos, nos parece un aspecto importante. El parque automotor que tenemos constituido le ahorra divisas al país en la importación de material rodante y de consumo de combustible; si bien este puede no ser el principal aspecto, al ser nuestro país importador de combustible pienso que sí es un punto a considerar.

Por lo tanto, estamos hablando de un sistema constituido y de larga data en Uruguay. Sabemos que hay actores del sistema que a veces cuestionaron las ganancias de las empresas en torno al traslado de las encomiendas; tal vez ese tema no está bien evaluado, pero nos parece que está bueno mantener los sistemas que funcionan, o corregirlos si es que hay aspectos que necesitan ser corregidos. Pero a nosotros nos parece que es un sistema que funciona, es eficiente, ágil, tiene precio y es ampliamente aceptado por los consumidores y usuarios del mismo. Es en ese sentido que no nos parece importante afectarlo en su sustancia, en su esencia; sí se puede corregir si es que existe algún defecto o algún planteo por parte de la Comisión; obviamente, desde el Ministerio siempre vamos a estar atentos a lo que son sugerencias o algún defecto del sistema. Pero, repito, creemos que en general el sistema funciona bien y es un sistema a mantener.

SEÑOR PRESIDENTE.- Con respecto al proyecto en sí, ¿todavía no tienen opinión?

SEÑOR SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Todavía no. Si usted quiere se la podemos mandar por escrito cuando la tengamos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Muy bien. Muchas gracias.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- En cuanto a las consultas sobre algunos financiamientos, sobre todo al otorgamiento de un préstamo a la CND (Corporación Nacional para el Desarrollo) de US$ 300.000.000 con destino a obras viales, debo decir que ese préstamo fue un acuerdo que logramos con el Ministerio de Economía de incorporar un ofrecimiento de Fonplata para poder cubrir algunos desfases que se ocasionaron como consecuencia del incremento de algunas obras que se dieron, fundamentalmente, por el aumento del asfalto en su momento, que provocó un desbalance en lo planificado. Se estimó conveniente generar un préstamo de Fonplata, de US$ 300.000.000, para poder cubrir ese desfase que nos complicó bastante lo planificado; debíamos optar por detener, enlentecer o parar obras, o por buscar un financiamiento extra. Paralelamente a ello, como sabrán, se habían colocado los radares; eso era un activo que teníamos y nos permitía comprometer parte de los ingresos del control de velocidad a este préstamo como garantía; en caso de no cubrir la cuota - es un préstamo a pagar en diez años- el Ministerio de Economía se hace garante del complemento porque no tenemos claro la recaudación que pueda surgir a partir de los controles de velocidad. Además de eso, había una estimación de lo que podía generar el nuevo control de velocidad anual: rondaba los US$ 40.000.000 pero, como ustedes sabrán, el propio Parlamento hizo algunas modificaciones en algunos destinos específicos de ese dinero, obviamente está lo que destina la ley, el 10 **%** al Ministerio del Interior, pero también nos obligan a derivar dinero a UTEC, por lo que tengo entendido, y a algunos fondos más que ahora no los tengo presentes.

De la recaudación que pueda generar el nuevo sistema de control de velocidad, un 30 **%** prácticamente estaría volcado a otros organismos, producto de la negociación que llevó adelante el Parlamento en la rendición de cuentas. Sin duda, eso nos sorprendió porque no lo teníamos previsto. De todas formas, está la garantía del Ministerio de Economía que, en caso de no cubrir la cuota anual, tendría que subsidiar.

En cuanto a la cantidad y a qué tipo de subsidio, ese es un dato que lo vamos a tener más adelante. Tengan presente que el 20 de noviembre empezamos a registrar las sanciones por las infracciones; estamos en pleno proceso. Hoy no tenemos un número que nos permita tener la certeza del monto que podríamos llegar a percibir como consecuencia de las infracciones en la reglamentación de tránsito en lo que tiene que ver con la velocidad. La estimación que hicimos originariamente andaba en el entorno de los

treinta y cinco o cuarenta, y el compromiso con Fonplata es un número menor; por lo que estimamos que podríamos mantener el equilibrio entre ambas partes.

De momento se está trabajando en todo lo que es el sistema de notificación para ser muy transparente en lo hace a la infracción, para que se notifique previamente al infractor; hay una serie de aspectos que estamos cerrando ahora sobre fin de año, como el acuerdo que hicimos con el Sucive para poder pasar las sanciones allí.

Estimamos que en los primeros dos meses del próximo año vamos a tener un panorama más claro de lo que sucedió. Ahora les puedo tirar ese número grueso de la estimación que se había hecho porque había muchos radares que ya estaban colocados por parte del Ministerio, pero sin multar, entonces, teníamos alguna identificación de las infracciones que se estaban dando pero, obviamente, no podemos tener la certeza de que esas infracciones se van a seguir dando. Ojalá bajen y la gente cumpla con la reglamentación de tránsito; eso es lo que todos deseamos. De cualquier manera, siempre habrá un plus. Hemos tenido información de otros lugares en donde se tienen radares, fundamentalmente de los gobiernos departamentales, y más allá de que pueda ir disminuyendo la cantidad de infracciones, siempre tenemos infractores contumaces que están dispuestos a pagar la infracción y no cumplir con la reglamentación de tránsito. |Si ustedes quieren, en la medida de que tengamos los primeros informes, ya con datos más precisos, con gusto los haremos llegar.

Fonplata vio esto como una posibilidad real de generar ingresos para hacer frente a ese financiamiento; por supuesto ellos también tienen estudios de otros organismos y gobiernos departamentales que registran que hay un infractor cada ciento cincuenta vehículos, aproximadamente, y estimamos que puede ser un número acertado de acuerdo al volumen de tránsito que tenemos en nuestras rutas. Debemos destacar que habíamos sido conservadores en la previsión y no habíamos tomado los valores de multas acordados en el Congreso de Intendentes, y ante el anuncio por parte de algunos legisladores en la última presencia de la rendición de cuentas que ya habían anunciado que querían limitar el monto máximo, lo tomamos en base a esa referencia para no tener una previsión demasiado excesiva; estamos hablando siempre de un monto máximo de las 10 UR.

Es un dato respecto del que estoy tanto como ustedes, expectante de los resultados para ver cómo viene; me parece que es un tema importante. Obviamente, como dijimos siempre: lo recaudado por infracciones se vuelca en obras; el Ministerio no le da otro destino, es más: va directamente a la Corporación Nacional para el Desarrollo para contemplar este compromiso, este préstamo que hemos asumido.

Con respecto al segundo punto, al acuerdo de ampliación, modificación del contrato de mantenimiento de la empresa Ramón Álvarez en la licitación M/71 de 2018 entre los kilómetros 133 y 182 de la Ruta Nacional N° 5, ya se había comenzado la doble vía con esa licitación, ya estaba activa y se había arrancado el trabajo desde el kilómetro 182 hacia Montevideo. Lo que nosotros hicimos fue adecuar los precios que se estaban pagando por la licitación original, llevándolos al precio de referencia de los Cremaf que habíamos abierto en licitaciones más al sur. Fue una ardua negociación porque obviamente las opciones eran arrancar con una licitación nueva que podía presentar algunas dificultades porque la empresa tenía un contrato vigente por ese tramo lo que nos sirvió para llegar a un valor de referencia de mercado conveniente recién licitado; logramos que la empresa bajara iniciativas privadas que tenía sobre esos mismos tramos lo que nos impedía hacer los llamados y también en ese mismo acuerdo, en ese paquete de negociación logramos que bajara una iniciativa privada aprobada sobre Ruta N° 6 para poder licitar el tramo hacia el norte del kilómetro 329. Pero lo más importante desde el

punto de vista de conveniencia para la Administración es que pudimos acordar para las otras dos licitaciones precios de referencia de mercado en la misma Ruta N° 5. En ese aspecto creo que fue una negociación dura pero exitosa para la Administración porque como les decía, dentro del mismo acuerdo la empresa bajó… Es más: si no hubiéramos acordado eso quizás no hubiésemos podido adjudicar los Cremaf porque había un tramo, el segundo de la Ruta N° 5, que también era parte de esa iniciativa privada. O sea, estábamos bastante atados.

Fue una negociación dura en el sentido de que querían mantener el precio de la licitación vigente, la M/71; finalmente logramos que solamente se mantuviera el precio original de lo que se había empezado y llevar los valores del resto de la obra a los del mercado de las licitaciones que estaban adjudicadas. Igualmente, para esta obra se firmó un acuerdo hasta la ciudad de Durazno, pero lo que está definido por parte nuestra es desde el puesto de la Caminera hasta Sarandí Grande; para el resto aún no está aprobado el proyecto en sí porque estamos revisando la parte urbana, obviamente porque es la que genera conflictos con los vecinos de lugar, las conexiones… Hay que estudiarla más en profundidad. A pesar de que tenemos el acuerdo por el monto no quiere decir que tengamos todavía cerrada la ejecución total hasta la ciudad de Durazno. Lo que sí está acordado es desde la Caminera hasta Sarandí Grande y lo que tengo entendido es que la ingeniera encargada de proyectos viene cerrando la parte urbana; si hay algo que agregar el ingeniero González lo podrá trasmitir.

Es lo que hemos logrado y creo que fue beneficioso para la Administración, para el país y para la posibilidad de ejecutar en tiempo y forma lo que era nuestro compromiso en este período de gobierno de avanzar fuertemente en la doble vía hasta Durazno porque está absolutamente probada la sobrecarga que tiene esa ruta por lo que esa obra es necesaria.

Lo que se menciona de Fonplata sí, de esos US$ 300 millones justamente hay una parte que está financiada para esta obra. Es así. Ese acuerdo está metido dentro de lo que es Fonplata porque entendíamos conveniente buscar contrataciones o licitaciones vigentes para las más importantes, a fin de no hacer una cantidad de pequeñas obras en el préstamo Fonplata; entonces, metimos este contrato que es importante, metimos US$ 65 millones - también del préstamo Fonplata- del Ferrocarril Central en obras adicionales que ustedes sabrán hemos tenido que acordar en toda la extensión con algunas intendencias. Días pasados firmamos con la Intendencia de Montevideo una serie de obras adicionales que están contenidas también en este monto de US$ 65 millones. O sea que prácticamente entre Ruta Nacional N° 5 y eso nos llevó la mitad de Fonplata y el resto, como les decía, son los valores o cambios que hemos tenido en los costos que habíamos previsto sufrieran un incremento.

Si quieren, respecto a este tema podemos ahondar.

SEÑOR PRESIDENTE.- Al final de los planteos hay una pregunta concreta.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Sí. En cuanto a en qué se van a utilizar los recursos con destino a Cremaf, tenemos licitados dos tramos de la Ruta Nacional N° 5; tenemos licitado por Cremaf la obra de la Ruta N° 9 en doble vía desde Pan de Azúcar a Rocha; días pasados hemos licitado la doble vía desde Tarariras a Riachuelo de la Ruta Nacional N° 1 a estudio para su adjudicación.

En su momento desestimamos - porque el monto excedía lo que habíamos previsto- las obras de continuación de la perimetral; ustedes recordarán que estaba dentro del financiamiento. Con el ingeniero Ceiter y con nuestro equipo técnico estamos analizando que de esa obra inicial de la continuación de la perimetral, lo que posiblemente

licitaremos de esa iniciativa privada entre enero o febrero como primeras obras a realizar son los intercambiadores porque entendemos que eso nos ayuda mucho en la seguridad vial. Estoy hablando del intercambiador de la Ruta Nacional N° 1 a la altura de Santiago Vázquez y del intercambiador entre las Rutas Nacionales Nos. 101 y 102 que estaba dentro de la iniciativa. O sea, hemos reformulado la licitación, en lugar de avanzar en el trazado entendíamos conveniente primero atender la seguridad vial de lugares críticos y es en lo que estamos trabajando. Ese llamado muy posiblemente saldrá en enero o febrero; tendría que haber salido antes de fin de año, pero vamos a cubrirnos: entre enero y febrero largaríamos la licitación de esos dos intercambiadores.

También surgió que en la licitación anterior había un intercambiador en la Ruta N° 5 y la perimetral; donde están los semáforos podíamos llegar a tener algún problema con quien tiene el contrato de Ruta N° 5 desde hace años. Entendimos más oportuno revisar el contrato de concesión de la Ruta N° 5 y quizás esa obra la haga la propia concesionaria de Hernández y González como para ir complementando los tres intercambiadores. Para mí es lo más urgente en lo que hace a buscar medidas de mitigación en la seguridad vial en puntos críticos. Eso está en marcha.

Hemos utilizado los Cremaf para modificar los dos tramos de la Ruta Nacional N° 5; a pesar de que logramos mantener los precios de la licitación en lo que hace a la obra de la nueva ruta, la paralela respecto de la que en la negociación con las empresas pasamos de mezcla asfáltica a hormigón, también entendimos oportuno pagar la diferencia de la otra ruta para que las dos rutas queden en hormigón. Eso está contemplado en una adenda a esa licitación para que las dos queden en hormigón; también ahí va a ir un whitetopping de hormigón, algo similar lo digo para que conste en la versión taquigráfica a lo que se hizo en la Ruta N° 3, en el norte de Flores. Eso nos va a dar la tranquilidad de que va a quedar una ruta uniforme en lo que hace al tipo de pavimento; estamos muy conformes con como vienen trabajando y con el equipamiento que han traído para el confort del pavimento.

En los Cremaf tenemos pensado ampliar la licitación de la Ruta Nacional N° 9 para atender el tramo nacional de la Ruta Nacional N° 14, a la altura de La Coronilla; eso es posible por la cercanía. Por eso estamos hablando del incremento de estos fondos del Cremaf primero para cubrir la base de los US$ 640 millones y el resto va a ser un financiamiento Cremaf como ampliación. Ya se está negociando el proyecto ejecutivo, los montos, los valores son los mismos que los de la Ruta Nacional N° 9 que además son pecios muy convenientes, tenían precios de mercado muy competitivos porque había habido una licitación muy pujante entre dos consorcios.

También precios que son muy convenientes para la Administración son los dos tramos de hormigón que mencioné recién de Ruta Nacional N° 5; para la licitación original que era en mezcla asfáltica teníamos precios muy convenientes con respecto a los valores de mercado de hoy y estamos haciendo un intercambio con las dos empresas para ampliar también ese Cremaf. En el caso de la zona más al sur, de Pietroboni Berkes estaríamos ampliando la Ruta Nacional N° 62 para hacer la conexión desde la Ruta Nacional N° 81 hasta la Ruta Nacional N° 11 y generar allí un proyecto de bypass que permita que respecto a la Ruta Nacional N° 11 no todo lo carguemos a la rotonda de Canelones, sino con un bypass de continuación de la Ruta Nacional N° 11 hacia la Ruta Nacional N° 5 a la altura del Paso Espinosa; ahí habrá una rotonda que se une con la Ruta Nacional N° 62.

En esto esta trabajando el equipo técnico con los rubrados, con los números y será parte de estos incrementos del Cremaf.

Por otro lado, con Incoci y Stiler que es la que está entre Florida y Sarandí Grande estamos ampliando también esa licitación siempre dentro del margen del 100 % que es lo que siempre intentamos cumplir. Cuando es conveniente hemos permitido alguna ampliación, pero en general la mayoría son del 100 %; en este caso la ampliación de este contrato será del entorno del 90 % lo que va a permitir hacer a nuevo las Rutas Nacionales Nos. 76 y 77 en la ciudad de Florida que une toda la zona desde la Ruta Nacional N° 11 hacia Florida que está muy castigada y como consecuencia de que necesita un cambio de pavimento porque el tratamiento de mezcla asfáltica no ha aguantado, lo mantuvieron una y otra vez y es imposible, por lo que entendimos conveniente volcar la ampliación hacia ahí. Otra parte de esa ampliación llevó al acuerdo que llegamos con los vecinos y las autoridades de Florida al hacer un intercambiador a desnivel de mayor cuantía en lo que hace al monto. Es un intercambiador muy moderno, conveniente y seguro a la altura de la rotonda de La Macana en donde vamos a pasar a desnivel. Eso no estaba en el proyecto original, fue modificado y la diferencia es parte de la ampliación también.

Nos parece oportuno que las ciudades capitales como Florida y Canelones - en este caso- tengan un intercambiador en el que se trabajó mucho. De esta manera, podemos jerarquizar y dar seguridad al pasaje por las ciudades capitales. También podemos dar mayor seguridad a lo que hace a la construcción o a las obras estructurales de intercambiadores a desnivel, que entendemos que es la mejor solución y sería un avance importante seguir en esa dirección en el Ministerio en la medida de solucionar definitivamente esos cruces peligrosos. Así que eso es un poco de por dónde va el incremento de los Cremaf.

Me puede estar quedando mencionar algo. Mencioné las Rutas Nacionales N° 1 y N° 14. La Ruta Nacional N° 19 que va de Cerro Chato hacia Durazno es parte de este incremento de Cremaf y no es solo un incremento, sino que había un saldo todavía no licitado - que es esto que mencioné- y el más menos nos da esa necesidad de ampliar los montos que fueron reflejados en la rendición de cuentas. No sé si con esto queda claro.

El punto tres refiere al monopolio establecido en el acuerdo Katoen Natie por TCP. Lo primero que quiero dejar claro es que discrepo con esto del monopolio porque estoy convencido que fue, sin lugar a dudas, lo mejor que hizo esta Administración en lo que hace al Puerto de Montevideo, ya que concluyó con un incumplimiento que tenía el Estado con una licitación vigente. Lo que se hizo fue readecuar la licitación y evitar un riesgo país que teníamos como consecuencia de los anuncios de un juicio. Además, se aprovechó esa renegociación para generar una inversión histórica muy necesaria para el puerto de Montevideo de US$ 600 millones; esa inversión ya comenzó. Por tal motivo, entendemos que no estaría afectando y la gerenta coincidirá o no, pero vemos que el proceso a nivel portuario no ha sido afectado. No sé si la gerenta quiere ampliar algo.

SEÑORA PIERRI (Susana).- Primero quisiera decirles que el cabotaje por el Río Uruguay es independiente de la terminal de contenedores. En realidad, tiene que ver con un tema de volúmenes de los contenedores y, de hecho, en la experiencia que hubo en el año 2020, intentando hacer este tipo de transportes, los volúmenes no alcanzaban para cubrir los costos de un buque de tipo *feeder*; entonces, eran mucho más económicos los traslados por camiones. Nosotros entendemos la causa y hacemos esa distinción porque no visualizamos la conexión entre los dos temas. No sé si la contadora Rey quiere sumar algo más.

También aquí hay un planteo que tiene que ver con las medidas complementarias que se tomaron para solucionar el problema. Quisiera decir que la Administración tiene una mirada de revisión, de qué podemos hacer, sobre todo, desde el área comercial;

tiene diálogo permanente con armadores, y con distintos privados que se le acercan a hacer planteos. De hecho, hay unas cuantas decisiones, resoluciones de directorio, que se han tomado para bonificar o exonerar - incluso- tarifas para propiciar que pueda aparecer un negocio que promueva el tránsito por la hidrovía.

No sé si hay algo más.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- En cuanto a esta pregunta no quiero interpretarla - no sé si es un legislador que la formula o una preocupación de la Comisión- porque creo que, en definitiva, son dos visiones distintas que tenemos en materia de puertos, que se arrastran desde hace años y que cada bloque ha tenido posiciones distintas en este tema.

Si me permite, señor ministro, quisiera adelantar algunos elementos que están vinculados a la visión nuestra, a la realidad portuaria actual, regional y mundial sin extenderme, pero dejando claros algunos conceptos en los que se funda esta política portuaria.

En primer lugar, comparto lo que dice el ministro en lo que tiene que ver con esa visión de monopolio; ese tema ya lo aclaró él.

Con respecto a lo que decía la gerenta general del puerto en cuanto al tema de los intentos que hubo, no hubo intentos sin éxito de buques de cabotaje. Por ejemplo, recuerdo años atrás el buque Provincias Unidas. También recuerdo a comienzos de este período el buque Guaran Feeder Paysandú. Nosotros estuvimos cuando empezó a operar en el puerto de Paysandú: era una mañana muy fría, y realmente no le daban los costos. Incluso, me acuerdo de haber hecho gestiones con la terminal y con la ANP que se preocupó mucho por bajar tarifas - acá está la gerenta comercial- y en la última época no cobraba nada. La terminal también bajó mucho el precio, pero de todas formas no daban los números; lamentablemente, no daban los números y es un tema de que no hay volumen. Yo recuerdo la preocupación que había debido a que empresas que estaban cerca del puerto de Paysandú seguían sacando la carga por camión y no utilizaban este servicio de cabotaje; es muy difícil. Es más: hubo intentos por parte de grupos empresariales, gente seria y vinculada al sector, pero no pudo tener andamiento. A veces, cuestiones de mercado hacen muy difíciles estos emprendimientos en la práctica. Nos pasó con el Ro- Ro de camiones en Juan Lacaze que era de un grupo de empresarios uruguayos conocidos que invirtieron US$ 15 millones de dólares y no pudieron sostener el barco. Los camiones no subían al barco por una coyuntura que teníamos con Argentina, debido a que el combustible es muy barato del lado Argentino y las condiciones no ayudaban. Por eso, operó unos meses y tuvo que dejar el servicio porque no lograba captar y ser de interés para los camiones que van al vecino país. Entonces, muchas veces somos prisioneros de las condiciones regionales de mercado que nos afectan y han hecho inviable este tipo de servicios.

Además, hay una pregunta que dice si se evalúa adecuadamente esta consecuencia negativa para las cadenas productivas y creo que acá hay una diferencia que es claramente de concepto. Por supuesto que nosotros evaluamos las cadenas productivas y es de interés central de este gobierno los costos de las cadenas, porque han dejado de tener interés los temas portuarios aislados y cada vez son más importantes las cadenas logísticas a nivel mundial. Son fundamentales los costos de las cadenas a nivel mundial y tan es así que el negocio marítimo viene perdiendo interés y las empresas marítimas hoy trasladan su principal interés a la tierra; hoy el negocio se ha pasado a la tierra. Es decir, las tradicionales cadenas marítimas cada vez son menos y están más concentradas - como los grandes grupos logísticos cada vez son menos y están más concentrados- y hoy ingresan a tierra, buscan otro tipo de servicios y jerarquizarlos porque les da otro tipo

de valor estar en tierra; eso es un tema mundial. Cualquier especialista habla - hace poco han estado en Montevideo especialistas españoles- de que la escala cada vez es más importante.

Nosotros como uruguayos estamos orgullosos de la posición geográfica del puerto de Montevideo, de esa bahía de aguas calmas, que ha sido un distintivo de nuestro país, de nuestra capital y que dio origen a ella. Todos estamos orgullosos de eso como uruguayos, pero la realidad es que la posición geográfica de los puertos cada vez incide menos y cada vez incide más el servicio, las escalas, la automatización, la sostenibilidad, achicar la demora en las escalas, los servicios de calidad y los puertos verdes. Es decir, hoy los propios clientes exigen de los puertos estos servicios y ni que hablar del acceso por agua. Montevideo ha ido en este período a 13 metros y estamos trabajando para iniciar el proceso de dragado a 14 metros.

En ese sentido, señor presidente, nosotros estamos convencidos de que esta política portuaria va en la dirección correcta para los intereses de las cadenas productivas y logísticas de nuestro país; estamos trabajando para eso.

Además, en la actualidad Uruguay no solo ha recuperado prácticamente la totalidad de la carga paraguaya que pasa de vuelta por nuestros puertos con una agresiva política comercial de la Administración Nacional de Puertos, que ha estado permanentemente sensible a los mantenimientos de la carga paraguaya y ha estado en contacto con los armadores, con las autoridades paraguayas para poder facilitar las operaciones en los puertos uruguayos. Además, está sensible por si surge algún problema para dar respuesta y mejorar.

Ni qué hablar que va a empezar a funcionar el ferrocarril. Es más: ya está haciendo las primeras pruebas el ferrocarril central que le va a dar una conectividad totalmente distinta al puerto de Montevideo.

Esta semana venimos de inaugurar el aeropuerto de Rivera dentro del proyecto del Sistema Nacional de Aeropuertos Internacionales que fue una iniciativa que se impulsó a fines del período pasado y en la que todo el sistema político tuvo coincidencia, prácticamente. Además, el aeropuerto en este período fue declarado binacional con lo cual es el primer aeropuerto binacional de América que va a permitir, incluso, la llegada no solamente de la aerolínea Azul, que ya anunció operaciones de Porto Alegre a Rivera, sino que además habilita la posibilidad de que pequeños cargueros puedan llegar al aeropuerto de Rivera. Además, el otro día se firmó en Rivera por parte de los ministros brasileños el llamado de interesados para el dragado en la Laguna Merín que es un tema no menor y que es una alternativa logística que estamos trabajando desde hace varios años para poder habilitar la navegación, una vez más después de tantos años, por la Laguna Merín, generando un puerto privado en la zona de Tacuarí y alternativas para la logística de la región este y noreste de nuestro país.

Además, tenemos abierta una posibilidad muy interesante de negocio con Brasil por la hidrovía Paraguay- Paraná. Tenemos interesados en desarrollar proyectos privados en el litoral del país. Brasil tiene una carga muy importante de mineral de hierro y tiene una producción muy importante en Mato Grosso do Sul, y toda esa zona, y la está empezando a bajar por la hidrovía. Brasil históricamente - no me quiero extender y voy cerrando, señor presidente sacó su carga por los puestos oceánicos brasileños. Incluso, nunca le puso interés al tema y ahora le está poniendo mucho interés a la hidrovía y Uruguay está captando posibilidades de negocio en esa zona del país. Creo que son muy interesantes las posibilidades que se abren a futuro para captar carga brasileña por la hidrovía Paraguay- Paraná y para el litoral de nuestro país. De repente, también es una oportunidad para que trabajadores que no han encontrado en los puertos públicos la

oportunidad de trabajo, puedan encontrarla en nuevos puertos uruguayos que generen alternativas para la salida de esas cargas del hermano país que todos sabemos el volumen que mueve y lo importante que puede ser para la logística y para la consolidación de nuestro país como centro regional de distribución de mercaderías.

Muchas gracias, señor presidente y señor ministro.

SEÑOR PRESIDENTE.- Al final del punto cuatro hay una pregunta sobre el puerto de Fray Bentos y está acá la señora diputada de Río Negro.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Lo tengo acá precisamente. Recuerdo que lo primero que hicimos en el puerto de Fray Bentos - como es sabido- cuando estaba en la OPP con el economista Alfie fue analizar la viabilidad del dragado, que es la alternativa que el puerto tiene con los condicionamientos que, obviamente, tiene la zona portuaria.

Nosotros estamos convencidos con el gobierno que es un puerto que está llamado a reactivarse en primera instancia. Para que esto suceda, tengamos la certeza de la inversión que pueda hacer el Estado o que se pueda planificar en lo que hace al dragado de 34 pies; tenemos que tener la certeza de que va a ser un esfuerzo que va a tener actividad y que pueda financiar ese dragado. Hemos hecho una consultoría con la OPP de los estudios y de allí surge que es viable la reactivación del puerto de Fray Bentos una vez que se drague. Eso era indispensable para pasar a la otra etapa que es la posibilidad de hacer alguna ampliación de dragado o algún llamado específico, que es en lo que estamos ahora. |La verdad es que desde todo punto de vista personalmente entiendo que el puerto de Fray Bentos tiene posibilidades de reactivarse y lo quiero dejar claro porque, además, no es solo la posibilidad posdragado sino también la posibilidad que se genera, en una mirada de no muy largo plazo, de reactivar el ferrocarril desde Algorta a Fray Bentos, que quizás pueda ser una alternativa más en el lugar.

Con respecto a la pregunta - que corresponde a algunos anuncios que en algún momento hizo el presidente del la Administración Nacional de Puertos, por lo que dice acá-, en lo que hace a un puerto maderero, en la medida en que se reactive, puede ser, pero con respecto a lo que especifica de sacar la celulosa de Paraguay por el puerto de Fray Bentos, es real - participé en algunas reuniones por videoconferencia con la empresa que hoy está llevando adelante el emprendimiento de la planta celulosa en Paraguay, con el intendente en su momento de Fray Bentos y con el presidente de la Administración Nacional de Puertos- que esta empresa tuvo como referencia la posibilidad de trabajar transitoriamente en el puerto de Fray Bentos para luego construir su propio puerto, que fue el que nosotros recibimos en una iniciativa privada y cuyo álveo hemos aprobado en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Está en proceso de ser aprobada la iniciativa privada para que se concrete. Esto viene avanzado.

La diferencia que hay con aquello que en algún momento se habló es que la planta de celulosa en Paraguay sufrió una demora de dos o tres años en la construcción y eso llevó a que ese proceso transitorio de primero utilizar Fray Bentos para luego pasar a su puerto deje hoy prácticamente descartado lo que es el transporte de celulosa por Fray Bentos, porque los tiempos de construcción del puerto - una vez que se apruebe la iniciativa para la construcción de la planta de celulosa- van a ir muy cercanos de acuerdo con lo que nos dijeron los empresarios.

Para que quede claro: yo descartaría lo que es la celulosa en este momento, diciendo que la iniciativa ha avanzado. Más allá de que la iniciativa no tiene por qué tener la aprobación de la Administración Nacional de Puertos, igual la pasamos a su

conocimiento, pero quien la aprueba es el Ministerio en lo que refiere a la iniciativa como tal, y a partir de ahí comienza el proceso de formalización y los llamados a licitación.

Para que quede en la versión taquigráfica: creo que el puerto está llamado a reactivarse - en la próxima Administración posiblemente-, pero previamente hay que dotarlo de las condiciones adecuadas para que pueda generar un mayor calado que permita la actividad del puerto maderero del que se habló o algo en granos, como se habló en algún momento cuando tuvimos dificultades con Nueva Palmira con el ingreso de fertilizantes, porque la operativa de Nueva Palmira está sobrecargada y quizás sería hasta conveniente fertilizantes en un lado y granos en el otro, pero son temas que se van a ir viendo en la marcha.

Como título general puedo decir que creo que Uruguay hoy está más cerca de poder reactivar ese puerto en estas condiciones que estamos visualizando y que se sustancia mucho el estudio de la consultoría que realizó la Oficina de Planeamiento y Presupuesto, que nos marca que perfectamente puede ser viable, porque se puede financiar el dragado con la operativa que se pueda generar como consecuencia de ello. No sé si queda claro, pero por lo menos es lo que tengo para responder.

SEÑOR PRESIDENTE.- Cerramos el temario enviado al ministro, y abrimos una instancia de preguntas e intervenciones de los legisladores.

SEÑOR REPRESENTANTE LERETÉ (Alfonso).- Saludo a la delegación.

Agradezco a la bancada de Frente Amplio, porque sus integrantes remitieron con antelación todas estas preguntas y el resultado está a la vista: el Ministerio vino con la información y con los datos para compartir con la Comisión.

La bancada del Partido Nacional no remitió preguntas y pedimos disculpas - ya lo hicimos al inicio de esta reunión- y quizás el Ministerio no tenga hoy la respuesta a las preguntas que vamos a formular, pero igual las vamos a plantear. Quizás puedan responderse hoy algunas preguntas y las otras las puedan entregar en el transcurso de este año, a más tardar en el próximo.

Nosotros nos vamos a focalizar en el tema ferrocarril, habida cuenta DE que integramos en su momento el Directorio de AFE. Son nueve inquietudes.

La primera está vinculada con el Ferrocarril Central. Nosotros queremos saber muy especialmente cómo está el tema hoy, fundamentalmente en aquellas obras - en su momento lo había adelantado el ministro y también lo hizo ahora- donde hubo que celebrar acuerdos con la Intendencia de Montevideo. ¿Qué pasó con Canelones? También queremos saber qué pasó con todo el tema expropiaciones.

Cuando dejamos el Directorio de AFE en 2018 votamos doscientos cincuenta expropiaciones como máximo; después eso fue aumentando y se habló de hasta mil. ¿Cómo quedó ese tema? ¿Cómo se cerró el tema expropiaciones?

Segundo, y ya vinculado directamente con lo que es el ente ferroviario, recientemente hubo una auditoría, donde ubica el tema inmuebles como uno de los temas críticos, es decir que la propia AFE no sabe el patrimonio que tiene. Fruto de esa auditoría - cuyo texto nos gustaría que se pudiera remitir para que lo tenga esta Comisión- se habla - por trascendidos- de que allí no había controles de ninguna naturaleza. En su momento, cuando integramos el Directorio, todo pasaba por el Directorio para aprobar contratos de alquiler de algunos predios que tenía AFE como patrimonio, y después hubo una resolución del gerente de la época que limitaba eso hasta determinado monto. Es decir, hasta $ 10.000 no era potestad del directorio sino que tenía carta blanca el gerente general. ¿Cómo quedó eso? ¿Sigue operativo o no?

La tercera inquietud tiene que ver con la terminal nueva de pasajeros; cuando digo nueva no me refiero a la histórica de AFE, que ya no es de su propiedad, sino de la que se construyó *a posteriori*, con el dinero que se generó de esa operación, y el Directorio había aprobado allí una refacción y crear el centro de monitoreo.

En su momento - en una decisión bastante polémica- se adjudicó a una empresa, pero a su vez se le hizo una quita de $ 500.000 teniendo en cuenta que determinados trabajos no habían sido ejecutados. Entonces, sobre esa base quiero saber qué pasó con eso.

La cuarta inquietud tiene que ver con la adquisición de un camión bivial, es decir, ese camión que tiene la capacidad de circular en ruta, pero también en vía. La información que nosotros en su momento manejamos fue que ese camión había llegado a Uruguay, que hizo determinadas pruebas, pero su diplory registró una falla y, por tanto, nunca circuló. Cuando se hizo el reclamo a la empresa de origen en España - si la memoria no me falla-, la empresa se había fundido.

Entonces, la idea es ver qué pasó con ese tema.

Sexta inquietud. En cuanto al material tractivo que hoy tiene la operadora - en este caso que hace la carga Servicios Logísticos Ferroviarios- ¿cuál fue la previsión desde que comenzó todo el tema de Ferrocarril Central, por el año 2017 o 2018? ¿Cuál fue la previsión para ese material tractivo? Es decir, las locomotoras que hoy tiene SELF ¿pueden circular en la línea del Ferrocarril Central? ¿Van a estar habilitadas? ¿Se tienen que cambiar los bogies? ¿Se tiene que hacer una habilitación especial? En su momento quien firmó el contrato con la empresa que va a transportar la celulosa ¿está de acuerdo, y en ese contrato figura que solo pueden correr determinadas locomotoras y estas no?

Séptima inquietud. Conforme al Programa Focem II en su momento se comenzó a hacer la reconstrucción de la vía del litoral, y allí hubo un parate, parate que generó que no se pudieran concluir los trabajos. ¿Cuál fue la razón? ¿Cuál fue el motivo? ¿Pidieron alguna investigación al respecto? ¿Tienen información? Básicamente, quiero saber cómo está planteado el tema.

Octava inquietud. En su momento se había generado un levantamiento de vía - en 2017 o 2018- en los accesos al puerto de Paysandú, sin la autorización en su momento de AFE, lo que había generado una polémica bastante importante. Quiero saber en qué está ese tema.

Por último, en el marco del proyecto del Tren de los Pueblos Libres quedó una deuda del gobierno argentino con Uruguay. ¿Uruguay la pudo cobrar? ¿No la cobró? ¿En qué está ese tema? Deuda por tema de combustible.

Gracias, señor presidente.

SEÑOR REPRESENTANTE FERNÁNDEZ (Diver).- Agradezco la presencia del ministro y de su equipo.

Créanme que entiendo el gesto político de venir con la delegación que vino y habremos de actuar en consecuencia. Creo que es una guiñada que hay que saber interpretar y tener la madurez personal suficiente como para generar un clima, que es el que debe haber en el relacionamiento entre el Poder Ejecutivo y el Poder Legislativo, sobre todo en función del rol que claramente tiene establecido la oposición que es controlar y preguntar.

En las últimas horas se han suscitado algunas situaciones que me veo en la obligación de plantear, sobre todo porque han rozado aspectos personales hasta llegar a calificativos que creo que en función de lo antedicho no corresponden.

Por tanto, como trataré de repreguntar en función del mismo desarrollo que el ministro ha realizado, voy a centrarme en los aspectos principales.

El ministro y su equipo saben que el tema de la consultoría Banco Interamericano de Desarrollo no fue un capricho, sino que ha tenido que ver con el interés y la preocupación que todos los sectores profesionales vinculados al transporte colectivo de pasajeros manifestaron en reiteradas oportunidades y, naturalmente, tiene que ver también con una "posición contradictoria" - por ser políticamente correcto- que se ha manifestado en algunos anuncios y comparecencias del propio equipo del Ministerio en diversas instancias, tanto en la Comisión de Transporte y Obras Públicas como en la Comisión de Presupuestos integrada con la de Hacienda.

Me voy a remitir - y no los voy a aburrir realmente- a algunas citas sobre este aspecto planteadas por el equipo del ministro en las comisiones antes mencionadas.

Comienzo con la versión taquigráfica del 1° de diciembre de 2021, en la Comisión de Transporte y Obras Públicas, en la página 10. Allí nos enterábamos de que efectivamente se estaba tras un análisis y un estudio de la estructura de costos y paramétrica del sistema colectivo de pasajeros en un convenio con el Banco Interamericano de Desarrollo y textualmente se decía - estas son expresiones del director nacional de Transporte- : "El ministro lo mencionaba de manera lateral, pero lo quiero reiterar y reafirmar: para nosotros es muy importante el apoyo técnico que vamos a obtener por la celebración de un contrato de consultoría entre el BID y un reputado consultor, el ex director de Tránsito de la Intendencia de Montevideo, economista Gonzalo Márquez, con una experticia enorme en todo esto". Diciembre de 2021.

En la versión taquigráfica del 27 de julio de 2022 de la Comisión de Presupuestos integrada con la de Hacienda, página 49, nuevamente el director nacional de Transporte expresaba: "Retomo una pregunta que ustedes hacían y la contestación del ministro. La paramétrica está intacta, pero uno de los análisis que está haciendo el economista Gonzalo Márquez es, precisamente, la posibilidad de revisar alguno de los índices que integran la paramétrica, teniendo en cuenta estos posibles escenarios […]", en función de la situación prepandémica.

Tiempo después, en una entrevista en un medio televisivo, en *Desayunos informales* - se puede buscar en internet- el director nacional de Transporte, en medio del conflicto de la empresa Copsa - se recordará, en setiembre de 2022; la Comisión siguió bastante de cerca el tema, porque el conflicto tenía que ver con temas vinculados a los ingresos y, por ende, incumplimientos en materia salarial con los trabajadores- expresa - lo cito casi textual- que ya se tiene los primeros informes de la consultoría. Setiembre de 2022.Allí intenta armar una respuesta - a mi juicio, no contaba con todos los elementos ni con el conocimiento necesario de lo que había arrojado el insumo- y expresa, entre otras consideraciones, que hay una incidencia alta del rubro salarial de 65 **%**. Este dato no sorprende porque en un sector terciario de servicios la mano de obra siempre tiene una ponderación importante respecto de los otros componentes, pero llamativamente expresa que la actual paramétrica arroja un resultado positivo en favor de las empresas de más de un 20 **%**. Realmente, me sorprendió la afirmación.

Para alguien que se ha dedicado al transporte durante treinta años es sorprendente encontrar una afirmación de estas características, relativa a que el resultado del estudio primario arrojaba un valor positivo en favor de las empresas de más de un 20 **%**.

Naturalmente, se contradice con lo que han expresado las empresas del transporte en esta comisión, por ejemplo, la propia empresa Copsa, que ha liderado este proceso.

En función de esa situación y del anuncio, formulamos un pedido de informes con fecha 5 de enero de 2023. La respuesta específica de la Dirección Nacional de Transporte es: "Respecto al estudio sobre la estructura de costos del transporte de pasajeros por carretera realizado en coordinación entre el BID y la DNT- MTOP, corresponde informar que el que refiere al sistema suburbano está en proceso de finalización, pero restan detalles para obtener una versión final para difundir". Cuando dicho informe esté concluido se colectivizará con el Ministerio de Economía y Finanzas para proceder a realizar uno similar al transporte interdepartamental.

Un par de meses después, en un reportaje que se le hiciera al director nacional de Transporte en el diario *La Mañana,* concretamente, ante la pregunta de en qué etapa estaba el trabajo de consultoría con el BID, respondió: "A nivel del transporte suburbano ya tenemos un primer producto definitivo; en este momento estamos analizando y trabajando en sus datos de forma conjunta con el Ministerio de Economía".

Volvimos a realizar un pedido de acceso a la información pública porque era contradictorio con el resultado del pedido de informes que se había manifestado.

El pedido de acceso a la información pública de 13 de abril expresa que habiéndose averiguado al respecto, se deja constancia de que la información requerida aún no está disponible porque no se ha culminado en forma definitiva el estudio que se menciona.

Con posterioridad a eso, en el presente año, en oportunidad de la comparecencia del equipo del Ministerio ante la Comisión de Presupuestos integrada con la de Hacienda, el director nacional de Transporte expresa: "Con respecto al informe contratado por el BID, quiero decir que se está trabajando y estamos esperando que se culmine un primer entregable por parte del consultor".

Después, ministro, también hay alguna intervención en la Comisión de Hacienda del Senado. En este caso, el ministro expresó: "Además, nos sirve de mucho el estudio paramétrico realizado por la consultoría del BID que se presentó a las empresas la semana pasada. Es decir que se dio un primer paso de información a las empresas y, una vez que recibamos la devolución de las empresas, estaremos en condiciones de hacer la propuesta al Ministerio de Economía y al Ministerio de Industria para formalizar la redistribución".
Realmente, ministro, sorprende que diez días antes se haya dicho que se estaba esperando el primer entregable del consultor y diez días después se diga que ya se cuenta con un informe.

Esto ha generado una controversia bastante importante debido a la respuesta que brinda el Ministerio a una serie de planteos que quedaron pendientes en oportunidad de la rendición de cuentas. La pregunta 16 realizada por el diputado Perrone estaba dirigida concretamente a conocer en qué etapa estaba el estudio de parámetros del transporte suburbano, y la respuesta fue: "El informe final del consultor aún no ha sido validado en su totalidad por lo que, una vez que se emita la versión final con la aceptación del MTOP se evaluará la eventual adopción de alguna de las medidas sugeridas".

Este relato bastante detallado de cuáles han sido las idas y venidas de este tema nos lleva naturalmente a la siguiente reflexión; tiene que ver con las afirmaciones que se acaban de realizar. Es claro que existe un informe del BID; es claro - el ministro asiente; yo lo digo para que conste en la versión taquigráfica-, pero a este Parlamento se le dijo hace muy poco tiempo que el informe no estaba.

La verdad es que nosotros utilizamos un calificativo, a veces producto de la pasión a la que nos lleva el debate, que no es el correcto ni el adecuado para quien va dirigido, y llamamos de mentiroso al director nacional de Transporte. Nos dimos cuenta y pedimos disculpas públicamente; no es mentiroso, es un problema de aptitudes, porque como dice la clásica frase de Miguel de Unamuno: "Lo que la naturaleza no da, Salamanca no lo presta"

Hoy efectivamente ha sido confirmado por el ministro que el informe del BID existe.

En estos momentos, se está analizando un ámbito de negociación con las empresas para evaluar la situación tarifaria. Allí surgen algunas preguntas interesantes, ministro.

Usted acaba de afirmar que hay una diferencia de readecuación de entre US$ 2 millones y US$ 3 millones, ¿en favor de quién? Acá tengo el informe elaborado por los economistas de la Dirección Nacional de Transporte conjuntamente con el economista Márquez, que establece que de la comparación de estructura paramétrica actual versus la nueva propuesta - es decir, la vigente con la propuesta con fecha de diciembre de 2022- surge que la nueva propuesta de metodología reduce en un 29 **%** el valor del costo de pasajero- kilómetro. Entonces, es pertinente saber en favor de quién está esa cifra de US$ 2 millones o US$ 3 millones.

El otro tema es el referido a la política tarifaria. Se afirmó públicamente - y causó sorpresa- que además de estar desactualizados los valores, el Ministerio no tiene estructura de costo. Se dijo hace poquitos días - también se puede *googlear*- en una actividad que realizó Cinve. Concretamente, se dijo que la paramétrica se encuentra totalmente desactualizada, y la tarifa es el resultado de una serie de números mágicos que nadie sabe de dónde surgen. Puede haber diferencias en los valores, pero no se puede afirmar que no se sabe de dónde surgen los números, porque eso es faltarle el respeto a la gente que labura a nivel del transporte y al intelecto de quienes son receptores de los anuncios.

En ese sentido - la pregunta también va dirigida al ministro-, quisiera entender cuál ha sido la política tarifaria del Ministerio de Transporte. Para dar números - es bueno que quede en la versión taquigráfica-, tomando el año móvil, en diciembre de 2022 y diciembre de 2023, la tarifa de los servicios de transporte público de pasajeros regulados por el Ministerio de Transporte estuvo rozando los dos dígitos; más del 9 **%**. La inflación anualizada al mismo período está por debajo del 5 **%**. Es razonable preguntarse ¿cómo es posible que los servicios de transporte público de pasajeros aumenten casi el doble que el costo de vida? Todos sabemos que el transporte lo utiliza la gente que más lo necesita y ese es un elemento que nos parece importante plantear.

En esto de conocer un poco cuál es la política que se ha llevado adelante he traído los últimos tres decretos de fijación de tarifas. De verdad, no es un acto de soberbia, pero insisto con el tema.

Hay una cuestión vinculada a los correctos procesos administrativos y en esta última oportunidad el decreto que estableció el ajuste de tarifas para el sector tiene fecha de vigencia del 6 de diciembre de 2023. El artículo 3º de ese decreto dice: "Establécese que el presente Decreto comenzará a regir a partir de la hora 0 del 5 de diciembre de 2023". A menos que tengamos la máquina del tiempo, parece poco probable que se aplique retroactivamente un aumento de tarifas. Hay que agregar que la resolución del Ministerio de Transporte establece que el aumento comenzará a regir a partir del 7 de diciembre y, en términos reales, comenzó a partir del 12. ¡Claro! Allí se obvió que hay todo un procedimiento: ingresar las configuraciones al sistema, cargar las tecnologías abordo de las unidades, etcétera. Es un tema que no me parece menor. Ahora el ministro afirmaba

que fue necesario incorporar un *plus* de 1,9 para atender la situación de retroactividad o desfase.

Honestamente, ministro, no es lo que se acaba de afirmar, porque el 1,9 refiere al aumento que se dio el 31 de agosto de 2023. En esta oportunidad, además de incorporar o recoger los aumentos salariales, establece un 0,63 por única vez sobre la base del precio operativo - es decir, este valor va a quedar permanente- y un 0,95 para atender la retroactividad. Dice que la adicional del 1,9 queda sin efecto. No bajó el boleto, ministro. No bajó el boleto; por tanto, es imposible decir que el 1,9 queda sin efecto. Debería haber bajado para que luego el precio operativo sobre esa base…

(Interrupción del señor ministro de Transporte y Obras Públicas)

——Lo real, ministro, es que en un período de un año móvil la tarifa de los servicios públicos de pasajeros aumentaron casi dos dígitos y la inflación estuvo muy por debajo de ese valor.

Por lo tanto, la idea es conocer cuál es la política tarifaria, cuáles son las medidas que se piensan implementar y, en relación con el punto 3 o el 4, las medidas que se podían haber arbitrado en materia de transporte suburbano para atender una contingencia que es real.

En relación a la prepandemia, el movimiento de pasajeros ha caído casi un 20 **%** o 25 **%** y no muestra miras de resolverse o de recuperar. Hicimos esta pregunta concreta al sector empresarial. Nos respondieron que ninguna; ninguna. Es más, expresaron que hay un conjunto de acciones que no entendieron por qué se adoptaron; entre ellas, la asistencia económica equivalente a un 10 **%** que se le brindaba a las empresas respecto de los viajes con recorridos mayores a 52 kilómetros. Si mal no recuerdo, está recogida en el Decreto N° 372/018, de 12 de noviembre de 2018, que en su artículo 2º expresa: "Créase una compensación excepcional de hasta un 10 **%** (diez por ciento) del costo total del viaje a los traslados a mayores distancias de usuarios comunes que abonan la tarifa ordinaria del servicio de líneas metropolitanas con recorridos mayores a 52 kms. (cincuenta y dos kilómetros)".

Se establece su plazo experimental de doce meses, prorrogable por igual período si el comportamiento del mercado de boletos del sector metropolitano persiste a la baja. Es una medida contradictoria. Obviamente, el mercado siguió a la baja y se quita un subsidio que, en términos generales, no supera los $ 6 millones anuales.

Por lo tanto, ese es un planteo. ¿Cuál es la política o las medidas concretas que se piensa adoptar?

El otro aspecto, ministro, tiene que ver con algunas políticas de subsidios directos.

En materia de gratuidad, los subsidios comparados en pesos constantes, 2019 a 2022, bajaron un 8 **%**. Sin embargo, aumentó el número de beneficiarios. En las últimas semanas ha habido algunos cuestionamientos vinculados principalmente a la Intergremial de Transporte Profesional de Cargas. Una gremial paraguaya, que integra a cincuenta y dos organizaciones, se refirió a la eficiencia del Puerto de Montevideo. Hablaron de la poca confiabilidad que genera y alertaron sobre la complicada situación por la que atraviesa. Afirman que están varadas trece embarcaciones con quinientos contenedores. Sí, por los palos.

El 5 de diciembre, la ITPC (Intergremial de Transporte Profesional de Carga Terrestre del Uruguay) se quejó por las demoras en el Puerto de Montevideo y pidió soluciones urgentes a la Administración Nacional de Puertos.

En lo que hace a la logística, ese es el desafío que tiene la sociedad uruguaya como política de Estado; se trata de definir cómo articular e integrar los diferentes modos y propender a una excelencia en materia de transporte; cómo desarrollar un *hub* logístico -como se quiere hacer con parte del puerto de Montevideo- y todo lo que implica la correcta utilización del Ferrocarril Central y la oportunidad que brinda.

La bancada del Frente Amplio presentó a esta Comisión un proyecto de ley para atender la situación del sistema nacional de logística. Esto no es un cobro de facturas para nadie; simplemente, quiero decir que hace un año el proyecto está esperando en algún cajón de la Comisión, y nos gustaría que pudiera ser remitido al ministro para que, tal vez el año que viene y con mejor suerte, tengamos la posibilidad de debatirlo.

Los dos últimos aspectos que quiero mencionar tienen que ver con los planteos que realizó mi coterráneo, el diputado Lereté. El artículo 243 de la Ley Nº 20.075, de Rendición de Cuentas, establecía el pasaje del personal activo - de los trabajadores- de AFE a la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario, y disponía un plazo de 180 días para elaborar la reglamentación correspondiente. Están vencidos los plazos y quisiéramos saber en qué situación está eso.

Voy a hacer otra pregunta que también está relacionada con el modo ferroviario. ¿Por qué motivo desde abril de 2021 no se han publicado los informes semestrales sobre avance de obra? Aclaro que, inclusive, estaban dispuestos por la Ley de Participación Público Privada.

Como siempre, agradezco la paciencia no solo de la delegación, sino también de los colegas.

Es todo cuanto tenía para plantear.

Gracias.

SEÑORA REPRESENTANTE DÍAZ GIMÉNEZ (María Emilia).- Gracias, presidente.

Gracias, ministro, por las respuestas sobre el puerto de Fray Bentos.

Desde la diputación de Río Negro nos gustaría saber cuál es el plan a mediano plazo para el sistema de puertos del río Uruguay.

Por otra parte, quisiéramos saber si el informe de OPP que respalda el dragado del puerto de Fray Bentos está disponible para los legisladores, más que nada lo que está proyectado de actividad.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Voy a contestar siguiendo el orden de las preguntas.

Con respecto a lo que planteó el diputado Lereté sobre el Ferrocarril Central, estimamos que prácticamente estamos terminando la obra de ingeniería de la red ferroviaria. Habíamos fijado fecha para el 24 de diciembre, pero ya hemos podido circular desde el puerto de Montevideo hacia la planta industrial con locomotora y tres vagones. Este es un primer paso para ir monitoreando la obra y, de cierta manera, ejercitándonos sobre ella.

Si bien fijamos el 24 de diciembre para finalizar el proceso, todavía van a restar un par de meses para terminar toda la señalización y la adecuación, y para tener la certeza y la tranquilidad de contar con un sistema ferroviario seguro. A partir de ahí empezaremos con la siguiente etapa; la idea es que sobre abril o mayo estén circulando los primeros trenes de carga.

En virtud de lo acordado con UPM, no será todo de forma automática, sino que va a ser un proceso gradual, pues entendemos que en el Uruguay - donde estamos reactivando el ferrocarril- debemos tener todas las garantías para hacerlo de la mejor forma y de manera gradual; en el contrato ROU- UPM, UPM aceptó este procedimiento como una metodología válida para poder llevar adelante el proyecto.

Las dificultades planteadas en Montevideo, Canelones, Florida y Durazno - al igual que las planteadas por el diputado Lereté- las hemos venido subsanando, mucho trabajo mediante. En todo caso, el ingeniero Ceiter podrá explayarse en forma puntual en este tema después, ya que, como dijimos el primer día que estuvimos acá, se trataba de un proyecto que había sido firmado sin proyecto. Desde que estoy en la Administración Pública nunca había visto una cosa igual, y menos con una obra de esta magnitud: tener que asumir una responsabilidad de la Administración anterior con un proyecto sin proyecto. Cuando digo un proyecto sin proyecto es porque no se tenía la autorización en todos estos pasajes; eso provocó que cada pasaje, por cada departamento, llevara una negociación posterior, cuando debió de haber sido hecho todo antes. La verdad es que resulta vergonzoso.

Cuando quieran hablar de este tema - lo hemos dicho una y otra vez- me gustaría hacerlo en un ámbito amplio, para que ninguna parte del sistema político cometiera los errores que cometió la Administración anterior: nos dejó comprometidos con una firma lamentable que involucraba no solo la obra ferroviaria con la empresa constructora, sino también un vínculo en el acuerdo ROU- UPM que nos condiciona muchísimo. Debo decir que nos han tenido una tolerancia enorme por el buen vínculo que mantenemos con UPM; entendieron las desprolijidades cometidas en la Administración anterior.

Es por lo anteriormente dicho que tuvimos que intervenir en cada departamento y resolver - usted, presidente, es testigo de lo que pasó en Durazno- a medida cada una de las preocupaciones: puentes en Durazno, trincheras en Durazno, trincheras en Florida. En Canelones, sin resolverse, pasó la vía y atravesó Comeca, dejó dividida a media ciudad; no había previsión de nada. Ahora estamos trabajando con obras tradicionales y todo esto, que es para intentar subsanar los errores del pasado, le cuesta mucho dinero a todo el país. Lo mismo sucede en Montevideo: en cada pasaje tuvimos que hacer una negociación con la Administración departamental de Montevideo para subsanar la movilidad en los barrios atravesados por la red ferroviaria; nos va a costar US$ 40 millones las obras adicionales para resolver el proceso hacia delante. La verdad: ni adrede se podían haber hecho las cosas tan mal como se hicieron, simplemente por el hecho de decir "firmamos". Firmaron un problema para nosotros, o para la propia Administración anterior si hubiese tenido la confianza de la ciudadanía. Lo tuvimos que asumir nosotros con la responsabilidad que tenemos de que los contratos firmados se cumplen, y respetando los compromisos hemos enfrentado esta situación de la mejor manera posible. Podrá cuestionarse si se pudo haber hecho mejor o peor; sin duda, creemos que lo hemos hecho mejor. Lo que nunca hubiésemos hecho es lo que hicieron en la Administración anterior. Lo digo para que quede bien claro en la versión taquigráfica: lamentable.

Con respecto a la pregunta que refiere a la auditoría de inmuebles, tengo entendido que sí, y en su momento lo mencionó el Directorio de AFE en un resumen que nos hicieron en una reunión que tuvimos en nuestro despacho.

Otro hecho lamentable es que el país no tuviera un inventario claro de los inmuebles que tenía AFE en todo el país. No lo puedo creer. No solamente me refiero a la desprolijidad de que no había un inventario - respecto de lo que la auditoría es muy contundente y voy a pedirle al Directorio de AFE que envíe la información-, sino a

situaciones que rozan con lo ilegal de una forma increíble, como permitir que viviera gente en predios de AFE, firmado por un funcionario. Yo, la verdad, pocas veces he visto una cosa igual, pero bueno. Si le parece al señor diputado, pediré la información a AFE y se la mandaremos. La verdad, parece mentira que en Uruguay todavía sucedan este tipo de cosas, pero sucedieron. No sé quién habrá dado la orden, pero había un funcionario que habilitaba que la gente viviera en un inmueble de AFE. Sabemos los problemas que trae esto, ¿no? Y para sacar a cualquiera, se podrán imaginar lo que hacían.

Con respecto a expropiaciones, ¡ni qué hablar! De las doscientas y pico estamos por encima de las mil. Cuando terminemos todo - todavía estamos con problemas de escrituras, expropiaciones que tienen sucesiones de por medio que no hemos podido cerrar-, vamos a pedirle a la Dirección Nacional de Topografía un informe muy completo. Es más: en algún momento yo dije que quería venir a informar, a explicar en régimen de Comisión General todo esto; lo voy a hacer con todo gusto cuando tengamos todo esto cerrado.

A título de ejemplo del planteo del señor diputado, vamos a hacer llegar las auditorías.

Con respecto a la terminal de pasajeros y a esa consulta específica de los costos, no tengo la información, pero la vamos a pedir para que podamos responder.

En lo que tiene que ver con el camión bivial, en algún momento nos lo comentaron, pero sería bueno que también el Directorio de AFE haga un informe y lo eleve a la Comisión. Quizá el procedimiento de compra del camión fue un error; vino con problemas desde el inicio, es lo que entendemos, pero vamos a pedir un detalle para responder adecuadamente.

Respecto al material tractivo para circular en la vía central, tampoco había previsión; quiero que quede claro: tampoco. Estábamos habilitando una nueva red ferroviaria, un nuevo Ferrocarril Central con locomotoras de última tecnología, pero no se había previsto qué íbamos a hacer con AFE. No sabíamos ni cómo se iba a conectar ni cómo iba a funcionar ni cómo iba a circular por las vías. Es más: las locomotoras de AFE no pueden circular por las vías; de ninguna manera. Una imprevisión total. Era como si hubiesen dicho: "Esto nos permite cerrar AFE"; en mi interior pienso que es lo que pensaban hacer si hubiesen seguido en el gobierno, ¿no? Porque, si no, ¿para qué? Nosotros logramos revisar eso, readecuarlo y ubicar a AFE en un posicionamiento diferente a lo que se venía pensando; salvamos a AFE, lo pusimos como operador dentro de SELF con un activo que va a permitir - y lo hemos pedido y está en un proceso licitatorio- que compren equipamiento nuevo para poder circular, ser competitivo y no terminar en un monopolio. Lo que teníamos era un monopolio de un operador y no queremos eso para el país; si algo no queremos son monopolios, por el contrario, todo lo contrario a lo que ustedes de repente pueden pensar o por lo menos han trasmitido acá cuando dudan en monopolizar. Nosotros somos contrarios a la monopolización, absolutamente, y en esto hemos activado, hemos hablado con el Directorio de AFE, con la Corporación Nacional para el Desarrollo y están en un proceso licitatorio para la adquisición de locomotoras que puedan circular y que puedan ser competitivas con el operador privado. ¿Para qué? Para brindar un servicio de transporte ferroviario a otros mercados que no sea el de la celulosa, que se nos viene y hay posibilidades ciertas de que se concrete a tal punto de que hay un avance importante.

Además de eso, en lo que refiere al otro punto que plantea el señor diputado Lereté, sobre Focem, es otro disparate que en mi vida había visto: se hace una licitación para unir Chamberlain con Salto, y no solamente no les da la plata, sino que la obra la hace en el medio. Yo creo que acá… No sé, alguien tendrá que evaluar las responsabilidades; la

verdad es no tengo tiempo de evaluar, pero hay una irresponsabilidad de gobierno tremenda. A nadie se le puede ocurrir, cuando vamos a hacer una licitación con un dinero de Focem, empezar por el medio, sabiendo que no les da la plata. La verdad… Ahora tenemos un problema, tenemos una vía en el medio de la nada, sin comienzo y sin final. Es una inversión hecha en el medio con durmientes de madera que se están rompiendo; un despropósito. La respuesta es: un despropósito. Ahí también debería haber una investigación, no sé si AFE lo está haciendo, creo que alguien la tendrá que hacer. Nosotros estamos mirando para adelante y tratamos de mirar poco hacia atrás; otros tendrán que actuar en consecuencia.

Con respecto al levantamiento de la vía de acceso a Paysandú, no lo conozco; vamos a consultar.

Y en cuanto al Tren de los Pueblos Libres tengo entendido que todavía no pagó, la deuda sigue y está allí pendiente.

Es un breve resumen; quizá el ingeniero Ceiter pueda acercar la información más ampliada, porque como no eran preguntas sobre las que debíamos responder, no me gustaría cometer errores; quizás de lo que anotamos hoy podamos enviar la respuesta al señor diputado.

SEÑOR PRESIDENTE.- A la Comisión.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- A la Comisión, perdón. ¿Está bien? Si les parece, vamos por ese camino.

(Diálogos)

——Con respecto a la pregunta sobre el equipamiento, quiero decir que tampoco funciona; no lo podemos hacer funcionar. Hoy se activó, pero estuvo parado. Está comprado y pagado, pero no funciona. Se está trabajando en eso, el ingeniero Ceiter está ayudando desde el punto de vista de la asesoría, por lo que a la información que mandemos, agregamos esto, si les parece. ¿Está bien?

Con respecto a la pregunta del señor diputado Fernández, hizo un raconto muy preciso; valoro el trabajo que hace como legislador porque sabemos que el tema del transporte lo conoce mucho. Obviamente, en el tema del boleto, si algo encontramos, fue una dificultad desde el primer día con las empresas de transporte, porque la Administración anterior no había atendido las reclamaciones y eso llevó a hacer la consultoría. La verdad, nos preocupó; como bien dice, las gremiales vienen, plantean; le habrá pasado a la Administración anterior. Lo que vimos fue que no había una actualización de las paramétricas desde hace muchos años, que estuviera adecuada a la realidad. Cada vez que se reclamaba, se entendía, se modificaba y se daba algún retoque a los subsidios; pero ese no es nuestro proceder. Nosotros no vamos a ampliar subsidios si no tenemos certezas. Y si todo este proceso ha demorado es porque no voy a tomar ninguna decisión hasta tener la certeza de actuar responsablemente; si hay que implementar o bajar un subsidio, debemos tener todos los elementos arriba de la mesa. ¿Nos hemos demorado? Sí, nos hemos demorado porque a mí las cosas a las apuradas para que salgan mal… No quiero cometer los mismos errores del pasado, como pasó con el ferrocarril. No lo voy a hacer. Y si en el mientras tanto hay preocupación, creo que tuvieron quince años para resolverlo, y no se hizo; nosotros no vamos a actuar rápidamente ni al grito de las empresas ni ante la preocupación que pueda tener todo el sistema político, porque la preocupación que plantea el señor diputado Fernández también la plantean otros, y es natural, es razonable. Lo estamos atendiendo, pero la decisión la vamos a tomar cuando tengamos todos los elementos.

Lo del BID ya está; no quiere decir que debamos validar ese trabajo. Estamos en un proceso de análisis e intercambio con las empresas; es un proceso vital porque no hay ninguna consultoría internacional con la que tengamos que regirnos en su totalidad. La consultoría analiza qué es lo que estamos haciendo; pasamos por Economía, y lo estudiamos, porque Economía tiene discrepancias en algunas cosas. Lo que sí hemos resuelto es respecto a estos rubros paramétricos actualizados, ¿estamos de acuerdo? ¿Sí o no?

Esa es la devolución en la que estamos con las empresas; estamos en ese proceso. ¿Estamos demorados? Sí, comparto lo expresado por el señor diputado en todos sus puntos, que muy meticulosamente ha solicitado en los pedidos de informes, y lo acepto, pero creo que cuando hay demoras es porque tenemos dudas, y hasta aclaradas no voy a tomar decisiones. Es mi responsabilidad; le gustará o no a las empresas o a los legisladores, pero es mi forma de actuar, siempre ha sido así. En Uruguay, de parches estamos llenos; había una cultura de parche: resolvamos en el momento. ¡Ni qué hablar en las rutas! ¡Te podés imaginar que es un parche tras otro! Pero bueno, es un tema que cuando lo tengamos pronto lo vamos a dar.

Respecto al informe del BID, lo van a conocer después de discutido, porque no creo que sea conveniente el informe así como está cuando ya hay dudas en la Administración sobre algunos puntos específicos, salvo que lo quieran tener. No es un ámbito que me parece que corresponda; estamos trabajando con los actores involucrados. La preocupación que ellos mismos le han planteado a ustedes me la han planteado a mí, y también son conscientes de que han tenido una asistencia importante en momentos difíciles y que cuando hablamos de revisar la cantidad de servicios de acuerdo al volumen de pasajeros, sabemos que eso también puede impactar negativamente; no podemos dejar ningún servicio, ninguna zona al descubierto y eso también requiere de un proceso de trabajo. Quizás no son los tiempos que ustedes hubiesen deseado, pero es en el camino en que estamos y vamos a seguir así. Esperemos resolver cuanto antes; no doy fechas para que no quede registrado en la versión taquigráfica, pero voy trabajando de cerca el tema y esperemos resolver de la mejor manera en esta Administración un tema de muchos años para que quede un trabajo que le sirva en el futuro a cualquier Administración.

SEÑOR REPRESENTANTE FERNÁNDEZ CABRERA (Marcelo).- Usted hablaba de una readecuación de US$ 2 millones, US$ 3 millones, concretamente, ¿a favor de quién?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- El último informe que nos hizo el consultor Márquez hablaba de que, teniendo en consideración inclusive la baja del boleto y todo lo demás, era en favor de las empresas, o sea que había que subsidiar más. Ese es el último informe que tengo.

De cualquier manera, es un trabajo que se viene intercambiando, y puede sufrir modificaciones. Para que quede claro: eso fue lo que me dijo en la última reunión, y si hay algún error al respecto sabré devolverlo; me llevo esta información porque usted hizo mención a un trabajo que le enviaron en una información pública, y tengo entendido que genera alguna duda, por la interpretación de esa información.

SEÑOR REPRESENTANTE FERNÁNDEZ CABRERA (Marcelo).- El documento que presenté es el informe que elaboraron los dos economistas del Ministerio de Transporte y Obras Públicas conjuntamente con el consultor.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Por eso; sí, entendí perfectamente. Por eso le digo, me quedan dudas respecto a lo que usted informó y

consta en la versión taquigráfica que no es lo que yo tengo. Entonces, señor presidente, me parece que corresponde trasladar ese informe a quienes me lo dijeron y a partir de ahí hacer una devolución. Si hay alguna duda de interpretación, quizás allí esté faltando algún componente que no esté considerado.

En lo que tiene que ver con fideicomisos financieros, se está reglamentando la ley que va a poner en vigencia la Rendición de Cuentas en enero del año próximo. La idea es que la reglamentación se está trabajando en paralelo, para que a partir del 1º de enero podamos presentarla y ponerla en marcha; ustedes son conscientes de que hemos ampliado los años para la renovación como consecuencia de que vamos en la dirección de que aquellos vehículos que tengan autonomía para pasarse a eléctricos, la renovación sea obligatoria. En eso estamos trabajando.

La ampliación del fideicomiso a más años es parte de ello, para que no afecte la paramétrica de amortización de vehículos: extender el plazo, mantener ese monto y pasar a eléctrico como una política de Estado en lo que hace a la reducción de emisiones. Con respecto al Sitrac, lo mencioné recién y quisiera decir que también venimos trabajando, aunque es verdad que algo atrasados. Soy consciente de que ha sido un tema que no es fácil de resolver porque hay opiniones divididas y no es que en forma unánime todo el sistema esté convencido - yo no tengo esa visión- ni que tampoco en forma unánime todo el transporte esté convencido; no es un tema simple.

Cuando asumimos teníamos un Sitrac comenzando con una fuerte oposición. Hemos recibido delegaciones que podían llegar a paralizar el transporte, ¿por qué? Porque no hubo el diálogo adecuado que ellos entendían que debió haber. Ante eso, se suspendió y estamos instrumentando un sistema de control vehicular - como lo dije una y otra vez y lo mantengo- que el Ministerio requiere y que no sea el gran hermano que se tenía en el Sitrac, que no nos parecía que ayudara en esa dirección. Sin desconocer que esto es importante para todos, también es real que tenemos que trabajar para buscar la mejor conciliación posible entre todas las partes. Créanme que no es un tema fácil porque hemos recibido transportistas, gremiales grandes, gremiales chicas, transportes unipersonales y no es un tema tan simple, pero Uruguay lo tiene que resolver. Por eso, estamos en este proceso de modificación del decreto para que podamos dar un paso con el menor conflicto posible y atendiendo la preocupación de todos - obviamente, no se hacía- que es saber cuántos vehículos circulan y con qué carga para que el Ministerio no siga improvisando en lo que hace a la construcción de la red vial de acuerdo al "parecímetro" de los camiones que pasan, no pasan o con cuánto pasan. Le vamos a dejar a la nueva Administración un trabajo serio, responsable y con datos precisos para actuar en consecuencia; eso no fue lo que tuvimos cuando asumimos.

La consultoría está terminando y la primera versión del pliego la vamos a tener.

Voy a dejar para el final el proyecto de ley de encomiendas para que responda el subsecretario.

Con respecto a lo de Álvarez, se multiplicó por siete y lo dije. Sí, claro, se multiplicó por siete. Es una excepcionalidad para ejecutar obras que tenían aprobaciones de iniciativas privadas en rutas que era indispensable no darles las ventajas competitivas en algunos aspectos, porque el BID no lo permite - y algunas de las obras son así- y dentro de esa renegociación fue excepcional que hayamos hecho esto con el cuidado de los recursos públicos - como dije- asociados al valor de referencia de los Cremaf. El monto en cuanto a la ampliación es inusual, no es lo que estoy aplicando en el resto y fue puntual. Acá en paralelo resolvimos varios temas en uno solo y lo más cuidadoso ha sido que el valor de pago de la obra se asemeja a los valores de mercado. O sea que no estoy saliendo para nada de lo que he dicho el primer día: hay mayor cantidad de licitaciones;

sin duda, hemos batido récord de licitaciones. Si algo sucedía en la Administración anterior es que se multiplicaba por cinco, por siete, por nueve y hasta por mil por ciento las ampliaciones. Eso no sucede ahora, sino que es esta excepcionalmente y con las condiciones que he mencionado. Era costumbre de las últimas administraciones ampliar *in aeternum* costándole muy caro al Estado la obra pública, y gracias a la serie de licitaciones que estamos realizando hemos logrado una competencia en el sector, por demás interesante, que nos permite bajar costos

En cuanto al sistema de la eficiencia del puerto seguimos trabajando en la misma línea para que siga siendo un *hub* regional y estamos muy conformes con el avance. Nos falta mucho, pero vamos en el camino que nos habíamos trazado: ya hemos habilitado el acceso oeste y en el mes de febrero, marzo o más tardar abril se va a habilitar el puerto de Capurro que va a permitir también descongestionar parte del puerto. Además, se van a ir preparando y modernizando las instalaciones del puerto para que sea de referencia regional en cuanto al buen servicio, como decía el señor subsecretario. Es un proceso que hemos iniciado y estamos convencidos de que es el camino adecuado para transformarnos en un puerto de referencia a nivel regional para entrada y salida al mundo de mercadería, no solamente del Uruguay, sino también de los países que están confiando en Uruguay.

Con respecto a lo sucedido en los últimos días, hubo una preocupación de las gremiales paraguayas que se debió, puntualmente, a una situación de conflicto que fue salvada; obviamente, nos preocupó y hemos actuado en consecuencia. Ellos siguen confiando en Uruguay porque se les aclaró la situación y la entendieron. Esperemos que esto no vuelva a suceder y podamos seguir trabajando tranquilos en el puerto.

Dejo pendiente al Instituto Nacional de Logística por si tienen alguna consulta.

Con respecto al personal de AFE, ya hemos avanzado muchísimo. Una parte del personal se va a quedar en SELF, otra parte va a pasar al Ministerio y otra parte va quedar en AFE, porque todavía queda algún servicio - sobre todo al norte de Tacuarembó con pasajeros- de AFE con operación propia. Hemos mantenido reuniones con el gremio y hemos ido definiendo, así que ya está resuelto los funcionarios que van a SELF y los que pasarían al Ministerio. Además, hubo un incentivo jubilatorio que se habilitó y permitió que algunos optaran por la jubilación, porque no necesitábamos a todos y, si no, había que distribuirlos de forma diferente. Otros funcionarios van a quedar en AFE y sé que hay alguna dificultad en AFE para cerrar una mejora salarial planteada por los funcionarios que se van a quedar allí; se está trabajando en ello y ha llevado a que algunos funcionarios realizaran alguna manifestación en estos días porque no ha avanzado como ellos deseaban. Obviamente, cualquier negociación de AFE con los funcionarios tiene que ir en la línea de lo que está haciendo todo el gobierno y no podemos dar aumentos específicos sin una validación previa de la OPP y de todo el equipo.

En términos generales, estamos conforme con el avance. Muchos de los funcionarios van a pasar a la parte de infraestructura, otros al Centro de Control de Tráfico y otros a la Dirección Nacional de Transporte Ferroviario. Cabe aclarar que hay un acuerdo avanzado que lo vamos a terminar de cerrar cuando AFE solucione sus temas con los funcionarios que van a quedar allí. Esa creo que va a ser una buena oportunidad para presentar todo el paquete completo respecto a en qué terminó esto.

Apunté acá una pregunta sobre avance de obras y no recuerdo qué era.

SEÑOR REPRESENTANTE FERNÁNDEZ CABRERA (Marcelo).- Me referí a lo que establece la Ley de Participación Publico Privada.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Hubo un atraso, pero tengo entendido que ya se regularizó la entrega de los informes. Yo me preocupé y alguien me lo advirtió, pero los informes semestrales ya fueron entregados. Quizás, cuando usted preguntó había alguno pendiente, pero fue resulto; hubo un atraso que lo corregimos. Esto ha sido tan complejo que los mismos funcionarios que teníamos en el órgano de control son quienes están trabajando en la coordinación para ir avanzando y no incumplir con UPM porque las sanciones eran muy importantes. La verdad es que fue un año durísimo en el tema del ferrocarril y estamos esperanzados en cerrar este tema definitivamente.

Con respecto a lo que planteaba la señora diputada Díaz, la planificación es esa. Primero, el dragado para ver qué proyección puede tener y al momento de habilitar el dragado se mejora el calado y pueden aparecer oportunidades, pero no lo veo para Administración. O sea, si hay un proceso de dragado, lo demás a se dará el año próximo, si es que se concreta y si existe la posibilidad financiera de afrontarlo. Bueno, la proyección la trabajaremos después con el puerto para ver de qué manera podemos motivar, aunque estamos convencidos de que es un puerto que tiene posibilidades, como lo dije al comienzo.

Con respecto al informe del BPS, lo pedimos a la consultoría de OPP para verlo porque yo lo tengo de los comentarios que me han hecho, pero no tengo el informe físicamente.

SEÑOR SUBSECRETARIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Quiero hacer algunas aclaraciones porque en la larga alocución del señor diputado Fernández se han deslizado algunos conceptos que no quiero dejar pasar por alto.

Como usted sabe, señor presidente, hemos integrado esta Comisión en carácter de diputado por Montevideo el año pasado y hemos generado un muy lindo grupo de trabajo. También hemos integrado la Comisión Especial de Río de la Plata, Frente Marítimo, Antártida y Laguna Merín. En esta Comisión se encuentran algunos señores legisladores de distintos partidos - varios de ellos no son de mi partido- con los cuales tengo una excelente relación personal y de mi parte hay un absoluto respeto por su calidad personal y su trabajo como parlamentarios. Hemos tenido en el período pasado discusiones duras en esta Comisión y siempre con respeto; tanto es así que se generó un lindo grupo que duró todo el período, con respeto mutuo, diferencias y coincidencias en lo que tiene que ver con el trabajo de la Comisión. Fuimos reelectos este período y tuvimos el honor de estar trabajando en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas por indicación del señor presidente de la República, pero usted sabe, señor presidente - usted me entenderá, porque es legislador hace varios períodos-, que uno esto no lo pierde y lo lleva como parte de su propia identidad. Entonces, quiero hacer referencia a algunas cosas que se dijeron que creo que tenemos que aclararlas.

En algún momento el señor diputado Fernández hablaba de transparentar información y ¡vaya si ha sido transparente este Ministerio en el manejo de la información! Hemos recibido 237 pedidos de informes en el período, se han contestado más del 90 **%** y los que quedan están en curso, porque la mayoría de ellos todavía están en el plazo legal de contestación. Así que en ese sentido no nos duelen prendas y hay que tener credenciales para hablar de transparentar información.

Después, ha hecho algunas referencias de claro mal gusto sobre la persona del doctor Pablo Labandera, director de Transporte del Ministerio, con quien además me une una amistad personal. Me parece de muy mal gusto porque el doctor Labandera no se encuentra en sala, pero además yo también quiero dar mi opinión sobre el doctor Labandera. Él es un excelente profesional y un abogado especializado en derecho de

transporte que ha asesorado durante varias décadas a distintos actores del transporte. Así que si se pretende en esta Comisión decir que el doctor Labandera no es un conocedor, vamos a plantear claramente nuestra posición discrepante. Y si hay que decirle alguna cosa, por lo menos, que se respete, y se diga cuando esté en sala el director de Transporte, doctor Pablo Labandera.

En lo que tiene que ver con aportes al sector transporte, creo que es un sector complejo, las paramétricas son complejas y es un tema eminentemente técnico que puede dar distintas versiones. También quiero recordar el aporte extraordinario de casi US$ 200 millones que ha hecho al sector transporte este gobierno en ocasión de la pandemia cuando se le pidió conectividad. En ese sentido, recibimos de las empresas la conectividad necesaria para que los uruguayos pudieran trasladarse y que la libertad responsable no fuera solamente un concepto, sino que fuera una realidad en nuestro país. El gobierno actuó en consecuencia para evitar males mayores y sostener al sistema de transporte en una situación tan complicada para nuestro país.

En lo que tiene que ver con alguna presión medio temeraria de narcotráfico vinculada al transporte, recuerdo haber sentido comentarios - pero meramente comentarios- también en el período pasado. Yo no sé si hay alguna medida que se tomó en la gestión pasada en ese tema porque comentarios ya había sentido en aquella época. Ahora, para tener una acusación clara me parece que, si hay alguna denuncia o algo presentado en la justicia, habrá que esperar cuáles son las diligencias, y actuaremos en consecuencia si recibimos alguna notificación por parte del Ministerio.

Después, el diputado Fernández aplicó una sutileza en torno a mi persona. En un momento miré el proyecto y está presentado el 15 de noviembre, o sea, está recién presentado en la Comisión el proyecto de servicio postal de las empresas permisarias; miré una referencia. Usted sabe, señor presidente - no le voy a decir a usted porque es diputado desde el primer período-, que en la Comisión todos manejamos papeles, documentos y miramos algún aspecto que nos pueda generar una duda, así que en ese sentido no tengo por qué rendir cuentas de los documentos que manejo en la comparecencia a la Comisión como integrante de la delegación del Ministerio de Transporte. En cuanto a que "no lo había estudiado en profundidad el proyecto", es verdad que no tuve tiempo de estudiar este proyecto presentado el 15 de noviembre. ¿Sabe qué pasa? Hemos estado bastante ocupados trabajando con todo el equipo del Ministerio en un plan de infraestructura vial de US$ 3.600 millones en todo el país. Hemos estado bastante ocupados; esta semana estuvimos en el departamento de Rivera donde se inauguraron las obras del aeropuerto de Rivera y se declaró la binacionalidad, con todo lo que ello significa como mejora para la región noreste del país.

En esa ocasión - también suponemos que esto es de interés para la Comisión- se firmó el llamado a interesados para el dragado en la Laguna Merín y en el puerto de Santa Victoria con los ministros brasileños presentes en el evento. Usted sabe la importancia que tiene esto para la región este y noreste de nuestro país y para el desarrollo logístico, y la salida de la producción a precios competitivos, señor presidente. Se hablaba de cadenas logísticas hace un rato; creemos que fue sustancial lo que sucedió en el departamento de Rivera el pasado lunes.

Se firmó por parte de Brasil el llamado a licitación para la construcción del puente Río Branco- Yaguarón. Todos sabemos - y si hay legisladores presentes de la región este del país lo confirmarán- la importancia y la necesidad para el transporte de carga - tanto que se ha hablado acá del transporte de carga- que tiene la construcción del nuevo puente Río Branco- Yaguarón y el acceso brasileño por parte del gobierno de Brasil.

Quiero destacar la diligencia de los dos presidentes - Lacalle Pou y Lula- desde la reunión de enero pasado acá en Montevideo para llevar adelante estos proyectos y la consecución efectiva y el trabajo que se ha venido haciendo con los ministerios este año.

También estuvimos ocupados firmando convenios sociales en los departamentos de Tacuarembó y Durazno. Señor presidente, me he encontrado con gente conocida suya en Sarandí del Yi y en Durazno. Hay más de ciento diez proyectos sociales este año con una inversión de más de US$ 5.500.000 del Ministerio. Es un proyecto netamente social, que derrama en todo el país, en recursos que son de todos los uruguayos para mejorar y sostener infraestructuras deportivas, culturales, sociales, en materia de salud, de discapacidad, que hacemos con mucho cariño, en esta gestión que ha triplicado los recursos en ese programa; además, nos gusta con el ministro Falero y con el equipo irlos a firmar a los departamentos cuando la obra está hecha.

En lo que tiene que ver con las demoras en el Puerto de Montevideo, se imagina que nos ha preocupado muchísimo esta sucesión de paros que ha habido. Hay un valor superior que es la operativa del Puerto de Montevideo y lo que hablábamos de la captación y permanencia de las cargas de trasbordo. Como ustedes comprenderán, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas siguió muy de cerca esta situación, en estrecho contacto con los distintos actores involucrados, con el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social; hemos estado en contacto con los armadores paraguayos informándole de los avances que se venían logrando. Y lamentablemente me trajo a colación la situación que sucedió en 2017, cuando hubo barcos paraguayos que tuvieron más de cuarenta días para poder entrar al Puerto de Montevideo, no por paros, sino por problemas operativos de las áreas públicas. Si ustedes recuerdan - yo estaba en esta Comisión-, tuvo que venir un senador paraguayo, subirse a un barco y filmar la cola de barcos paraguayos esperando para entrar al Puerto de Montevideo; por suerte, las medidas que tomó este gobierno han permitido superar esas instancias de concentración de cargas y falta de operativa en el Puerto de Montevideo por no tener las áreas públicas la capacidad adecuada de dar servicio en tiempo y forma a las cargas regionales; y hoy estamos construyendo la mayor terminal de contenedores de Río de la Plata con una inversión de US$ 600 millones.

Quería dejar estas constancias en la versión taquigráfica.

SEÑOR PRESIDENTE.- Yo también tengo algunas preguntas, señor ministro; se imaginará relacionadas con qué.

(Interrupción del señor ministro)

——Se manejó lo de la empresa Ramón C. Álvarez. El ministro ya manifestó que se está viendo la llegada a Durazno del destacamento de Policía Caminera. Para la población de Durazno es muy importante porque son 7 u 8 km., y si no se hace la obra que está prevista, licitada y con contrato firmado nos quedaríamos con un embudo de esa magnitud en la llegada sur de la ciudad de Durazno.

Tenemos la respuesta que mandaron de las preguntas que nos hicieron los vecinos cuando estuvo la Comisión en Durazno y Paso de los Toros - eso ya lo recibimos por Secretaría-, pero no tenemos la certeza de si se va a hacer en este período el final de tramo de la de la obra de Ruta Nº 5. Si no se hace en este período, puede continuar en el otro, porque las obras continúan y no importa quién las planifica, proyecta o hace, pero en general no coincide el comienzo y el final de la obra con el comienzo y el final de un período de gobierno. Pregunto esto para dar tranquilidad a la población de Durazno.

Con respecto al Ferrocarril Central hemos visto el pasaje de la locomotora con los tres vagones. Queremos saber si hubo en todo el tramo algún problema con la seguridad

en las señales que se estuvieron habilitando electrónicamente; si desde el puerto hasta la planta ha habido algún problema y, si hubo, imagino que lo estarán subsanando.

Respecto de la obra de la empresa Álvarez, lamentablemente, en el tramo sur del sur de Durazno - que fue el primero que se comenzó de la doble vía- es la tercera vez que están realizando reparaciones, al tramo nuevo, no a la ruta vieja. Imagino que los controles van a estar con una lupa grande, porque la gente se pone nerviosa y, reitero, es la tercera vez que se repara. Se hizo la ruta nueva, se reparó en el tramo entre Durazno y Goñi y ahora se está haciendo otra reparación más importante aun. ¿En qué está esa situación y a qué se debe que haya fallado tanto esa obra en tan poco tiempo?

Gracias.

SEÑOR REPRESENTANTE VARELA NESTIER (Carlos).- Primero quiero saludar al ministro y a toda la delegación.

No hice uso la palabra porque me sentí representado en varias preguntas que se realizaron, pero igual quiero hacer algunas preguntas muy puntuales.

El señor ministro hablaba de que habían logrado acuerdos o se había invertido en Montevideo, en acuerdo con la Intendencia, en obras que usted había anunciado como una dificultad en comparecencias anteriores respecto de la llegada del Ferrocarril Central al Puerto de Montevideo. Me gustaría saber qué significan esos avances desde el punto de vista del tiempo para que la obra esté culminada.

Respecto del tema Puerto de Montevideo quiero formular algunas preguntas. No voy a entrar en el debate del acuerdo Katoen Natie, porque no quiero discutir con mi amigo el subsecretario. Además, ya se conocen las opiniones, y no tiene sentido que las estemos volcando acá; hay otros ámbitos para debatir esos temas.

(Interrupción del señor subsecretario de Transporte y Obras Públicas)

——Cada ámbito tiene su lugar adecuado para los debates.

El señor ministro tal vez ya respondió sobre la operativa, pero a mí me llamó la atención una nota de Edison González Lapeyre en *Búsqueda* donde hablaba de un bloqueo de nueve mil contenedores paraguayos. Pregunto si estaba relacionado con estos conflictos que usted señalaba y si esto está resuelto. Quiero tener la constancia de si se refería a eso, porque la verdad es que me había llamado la atención la nota, por todo lo que eso puede significar no solo para la operativa sino para la imagen del puerto, sobre todo vinculado con lo que ustedes señalaban como un acierto, que es la negociación con Paraguay.

La otra pregunta la he reiterado permanentemente, señor ministro. Se anuncia la llegada de doscientos cruceros - es una buena noticia; obviamente, significa también una dificultad logística- y se ha avanzado en materia de alternativas; se ha manejado más de una. La mayoría ha quedado por el camino, por razones que yo creo absolutamente lógicas, pero pregunto si se sigue manejando alguna alternativa, no para esta temporada, que ya está encima, sino en el marco de algún plan general de alternativas posibles para un puerto de cruceros que resulte cada vez más atractivo para un destino turístico que pasa a ser fundamental para nuestro país.

Otro tema que nos preocupa - si bien está vinculado más con Aduanas que con el Ministerio- es la situación del escáner. Sigue siendo un problema de control grave en nuestro puerto el hecho de que no podamos verificar, como corresponde, los contenedores y las cargas. No es responsabilidad solo de esta Administración - lo tengo muy claro-, pero han pasado unos años y no lo hemos podido resolver, y esto tiene dos

consecuencias desde mi punto de vista y verifiquen si es así: primero, genera un problema logístico grave, pero aparte un problema de seguridad y de imagen del país, en un momento donde el crimen organizado ha avanzado en la región y lamentablemente en nuestro país.

Entonces, me interesa saber si hay alguna respuesta desde el Ministerio -insistiendo con que no es una responsabilidad de este Ministerio-, alguna noticia sobre esta situación.

Lo otro que quiero preguntar refiere al dragado que se está realizando en este momento a ojos vistas de quienes lo vemos en las bahías. En ese sentido, hay una preocupación y voy a explicar por qué. Este es un tema de la Dinacea, también lo quiero aclarar, pero lo pregunto porque tiene que ver con la operativa. Se lo vamos a preguntar también a Dinacea; de hecho, estamos elevando un pedido de informes al respecto.

Todos sabemos que en el dragado hay todo un tema de vertidos de sedimentos, cuyo manejo es muy delicado; hay residuos de metales pesados, de combustibles, etcétera, y mi preocupación tiene que ver con las playas, porque en algunas oportunidades, otros años, se ha hecho una especie de veda en el dragado durante la temporada de playas. Tengo entendido que ahora Dinacea autorizó que se continuara el proceso de dragado durante esta época.

Quería expresar simplemente mi preocupación. Insisto, tengo preocupación por lo que se hace con las playas y con las especies, si el manejo de materiales que son particularmente complejos no es el más adecuado.

Lo otro sí tiene que ver con Katoen Natie expresamente. Ustedes señalaban - y creo que está muy bien- la iniciativa comercial que ha tenido el Puerto de Montevideo, inclusive - se señalaba- con bonificaciones y disminución de tarifas, pero esto se contradice con el aumento de tarifas que estableció Katoen Natie en forma unilateral en su momento. Quiero saber en qué momento están las negociaciones, si se ha avanzado en ese sentido, porque parecería haber dos estrategias que no convergen: por un lado, el esfuerzo de la Administración Nacional de Puertos de generar iniciativas comerciales de incentivación y, por otro, la decisión de esta empresa - insisto, para mí unilateralmente- que va en contra de su propio anuncio cuando tomó el control de la terminal de que iba a disminuir los precios.

Quiero saber si hay algún estado de negociación en ese sentido.

SEÑOR REPRESENTANTE FERNÁNDEZ (Diver).- Nos gustaría profundizar en el temario que habíamos planteado.

SEÑOR PRESIDENTE.- Sin el ánimo de coartarlo señor diputado, le informo que el ministro me anunció que a la hora 13 debe retirarse para participar en otra reunión.

SEÑOR REPRESENTANTE FERNÁNDEZ (Diver).- Quedará la constancia, entonces.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Por supuesto que luego le responderemos.

SEÑOR REPRESENTANTE FERNÁNDEZ (Diver).- Agradezco los consejos dados; los tomaremos a buen recaudo en estos temas. Ofende quien puede y no quien quiere. Agradecemos los comentarios sobre cómo debemos llevar la tarea parlamentaria.

Habíamos hablado sobre las medidas para el sector suburbano que tendría que haber implementado el ministerio, que a juicio de las empresas no existieron.

Quiero comentar al ministro algunas expresiones del director nacional y saber si las respalda, si van en esa línea.

Por ejemplo, respecto del tema de las medidas a implementar para el sector suburbano, el director nacional planteó la idea de licitar los corredores; es decir, serán para determinada empresa y no se competirá. Lo que no puede pasar es lo que sucede ahora, es decir que hay una competencia entre empresas en determinados corredores y a juicio del Ministerio en los supuestos controles que realiza hay ineficiencia. Por tanto, hay una propuesta concreta y queremos saber si el ministro la comparte.

La otra pregunta tiene que ver con la creación de una suerte de prontuario de las empresas. Concretamente, se planteó impulsar un decreto que, entre otras cuestiones, establezca que las empresas deben contar con calificación en materia tributaria, comercial, en cuidado del medio ambiente, en derechos laborales, etcétera, para poder participar en la licitación de los corredores.

Sorprendió esta afirmación porque ya el Decreto N° 285 en su artículo 5.4 dispone ese control.

Un planteo sobre el fideicomiso financiero, no el fideicomiso movilidad; yo capaz que lo planteé equivocadamente. El fideicomiso financiero fue creado por la Ley Nº 18.878 y las empresas han reclamado la posibilidad de reeditar una nueva emisión del mismo para acceder a la compra de la tecnología para la renovación del STM 3.0 con esos recursos. Este es un tema sustantivo que no tiene que ver con el fideicomiso de movilidad, sino con el otro fideicomiso financiero.

Sobre la tarifa no tuve ningún comentario; quizás, son cuestiones muy técnicas. Lo que es cierto es que - reiteramos- ha habido un incremento en la tarifa por el 100 **%** de la inflación en el año móvil. Tal vez, se podría encontrar allí alguna respuesta de parte de las autoridades del Ministerio.

Por último, quedó pendiente el tema de la guía de carga y del sistema de información del transporte de carga, que estaba en el temario que habíamos presentado.

Como usted sabe, la guía electrónica de carga fue un instrumento desarrollado en 2013 y es el resultado final de lo que disponía la Ley N° 17.296.

Hubo un proceso de implementación de la guía de carga que incorporó al transporte de lácteos, hacienda y madera, y no se ha continuado; por lo menos, no hemos tenido detalles respecto de su incremento o ampliación desde el punto de vista de las empresas obligadas a comunicar o a emitir la guía electrónica.

La pregunta concreta es ¿cuál es la política que el Ministerio habrá de desarrollar en este tema, habida cuenta de que parecería indicar que, a excepción de estos rubros que mencioné, el resto no se ha incorporado? ¿Cómo se vincula, cómo interactúa, cómo dialoga con el nuevo sistema que el Ministerio acaba de comunicar? Parecería que la interoperabilidad que debe tener la guía de carga requiere un sistema un tanto más complejo que un simple GPS. Hablo desde el desconocimiento de quien en estos temas parte muchas veces de principios muy básicos en la materia.

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- Comienzo con su consulta de la Ruta N° 5.

Como dijimos, aprobamos una estimación de monto que llevó a hacer la ampliación de esa licitación; buscamos el financiamiento y tenemos el monto. El proyecto aprobado como tal comprende el tramo de Caminera hacia Sarandí Grande

Por más que tengamos la disponibilidad, el proyecto hacia la parte urbana no está pronto porque requiere una revisión y una apuesta para no cometer errores en el territorio. Hay que hacer audiencias públicas y es un trabajo que lleva un proceso.

Para darle tranquilidad, como igual tenemos para avanzar todo el año que viene hacia Sarandí Grande, si el proyecto no llegara a quedar totalmente aprobado no se van a utilizar esos recursos, pero sí está previsto hacer un recupero del pavimento actual en la trama hacia Durazno, para que tengamos un pavimento confortable. Eso está previsto, inclusive, para hacerlo el año próximo, porque es un proyecto que va a calzar en 2025. No podemos dejar el acceso a Durazno con una doble vía posterior sin mejorar el pavimento actual, las banquinas y embellecerlo un poco, más allá de que después pueda venir una doble vía. Digo esto, para dar tranquilidad. Creo que algo de esto se lo había comentado a usted o al intendente.

Con respecto a las roturas que planteó, estamos encima de ellos; es más, el ingeniero González viaja permanentemente. Lo bueno es que estamos hablando del primer recapado de base negra; o sea que todas las fallas que hay ahora nos brindan la tranquilidad de que en la medida en que se vayan corrigiendo, subsanando, no nos va a afectar cuando hagamos la capa final. Lo que usted está viendo no es la capa final, estamos hablando de la base negra.

De cualquier manera, hemos incorporado algo novedoso para el país: un laboratorio en la zona de Durazno que nos va a permitir tener un monitoreo permanente sobre la calidad de la mezcla que se está tirando en el lugar no solamente por esta empresa, sino por todas. Es una descentralización de la parte de laboratorio que nos va a permitir tener un diagnóstico claro y preciso sobre el tipo de mezcla que se está tirando en las rutas. Lo veníamos manejando hace tiempo, porque traer todo a Montevideo para los controles causaba demoras y perdíamos tiempo, afectando la ejecución de las obras. Además, tener dos equipos de monitoreo es fundamental. También tenemos un convenio firmado con Unops para los controles de obras; tenemos técnicos, muchos de ellos jubilados del propio Ministerio que están actuando en los controles de todas las obras como una auditoría externa que nos permite tener mayor tranquilidad; si no pasa ese control, la empresa tiene que readecuar la obra a lo que se le exige.

La verdad es que se ha sido muy riguroso en los controles de obra, me parece que es muy conveniente.

Me voy a referir a la seguridad. Lo que se hizo en este plan piloto fue seguridad compartida con la empresa constructora donde tenía personal colocado físicamente en los pasos a nivel. Como decía al comienzo, la parte de señalización total la vamos a probar una vez que esté concluida.

Respecto a las preguntas que hizo Varela en cuanto a las obras de Montevideo, está previsto empezar a ejecutarlas de forma gradual. Algunas ya se empezaron, las más urgentes que habíamos acordado con la Intendencia que tenían que ver fundamentalmente con los pasos niveles, pero hay otras a las que vamos a dar comienzo una vez que terminemos definitivamente con la obra, como obras adicionales. Por eso le decía que tenemos previsto allí una partida específica, que va a permitir avanzar en esto; hay obras adicionales en las zonas de Capurro, Paso Molino, Sayago, ascensores que se acordaron en algunos lugares dentro del convenio; pienso que después se puede enviar la información. En lo que firmamos con la intendenta están especificadas las obras que vamos a ir desarrollando a partir del año próximo en forma gradual.

SEÑOR REPRESENTANTE VARELA NESTIER (Carlos).- Usted lo había mencionado en otra comparecencia. Son obras de atenuación, pero no directamente vinculadas con la vía, ¿es así?

SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS.- No vinculadas con la vía. Es de mitigación a la afectación que pudo haber tenido en algunos barrios. Por ejemplo, si teníamos tres cruces sobre la vía y quedó uno, muchas veces hay que generar una circulación interna en el barrio con calles paralelas; ese tipo de cosas. Hay procesos de expropiación sobre todo en el Prado que llevan su tiempo para regularizar lo que hemos acordado; hay un túnel en Aparicio Saravia con expropiaciones. Esto es más que nada para mejorar la red de calles en los barrios, que no se siga cruzando con una vía por la que no se circulaba.

Lo del conflicto de Paraguay ya lo hablamos; fue producto del conflicto.

En cuanto a los cruceros, ustedes saben que soy un ferviente defensor de tener algún día un puerto de cruceros. No va a ser posible en esta instancia.

El puerto tiene una iniciativa privada y está a estudio alguna solución para la salida de pasajeros que incluye no solamente a Buquebús, sino a los cruceros. Puede ser que tengamos algo para mejorar la seguridad del pasaje; no es un puerto pero, por lo menos, ayudaría.

Con respecto a los escáneres, se están haciendo muchos más controles de los que se venían haciendo; después, si ustedes quieren, lo corroborará la gerente. Creo que en marzo o abril vienen más escáneres, que van a permitir seguir aumentando los controles. Coincido plenamente con que tenemos que dar seguridad y certeza y la imagen país va en la línea de lo que estamos haciendo: aumentar la cantidad de controles hasta que llegue el resto de los escáneres para que todos tengamos más tranquilidad.

Respecto al dragado, sé que en su momento hubo alguna negociación con Dinacea. Se fijaron algunas mitigaciones por si sucedía algo pero, en principio, creo que está contemplado dentro de la habilitación que dio Dinacea. Está todo estudiado, pero a través de la solicitud se va a poder informar con más precisión.

En cuanto a las tarifas de Katoen Natie, es verdad que en su momento tuvo una rebaja conforme a lo acordado de un 26 **%**, si mal no recuerdo, y ha tenido dos incrementos que también fueron acordados. No fueron los que ellos pretendieron aplicar. Fue una negociación que tomamos en conjunto con el subsecretario en forma personal y hemos revertido el aumento tarifario, a nuestro entender, desmedido, y lo aplicamos al resto de las tarifas portuarias con similitud a ello, de acuerdo a lo que habitualmente analiza OPP y habilita al puerto. Esto fue lo acordamos con estos aumentos.

Nos queda la tranquilidad de que al final del período vamos a terminar con una tarifa por debajo de cuando asumimos, que había tenido aumentos hasta del 300 **%** en los últimos años. No solamente logramos detener ese incremento tarifario, sino que quedó por debajo del que estaba cuando asumimos. Creo que eso ya es un avance. No aumentar la tarifas y estar por debajo significa que valió la pena el esfuerzo y que no se seguirá generando esa incertidumbre de incrementar los costos en forma tan agresiva como había sucedido en los últimos años. Estamos conformes con esto porque es un paso que teníamos previsto; puede seguir mejorando en la medida en que podamos continuar reestructurando y modernizando el puerto. Creo que, incrementando las cargas, eso va a permitirnos distribuir de mejor manera la operativa portuaria y seguir bajando el costo que, al fin y al cabo, es lo que buscamos todos.

Cuando hablamos de costos, no solamente nos referimos al puerto, sino a todo lo demás: el transporte hacia el puerto, creo que el ferrocarril va a ayudar; y la nueva red vial con rutas transversales con disminución de cantidad de kilómetros. Hay muchos ejemplos, como La Charqueada; te ahorrás más de 70 kilómetros, no tenés que dar la vuelta una vez que tenés habilitado el puerto. Eso ayuda a bajar los fletes y dentro de la cadena de negocios todo suma y el puerto tiene que seguir esforzándose, y se lo hemos dicho a la Administración, a la gerenta muchas veces. El esfuerzo no es "llegamos acá y basta"; no, es seguir y seguir porque, como usted decía, y lo comparto, tenemos que ser un país más competitivo y menos caro.

Creo que iniciamos ese proceso que parecía difícil y no lo era. En el momento, las medidas que se han tomado van en esa dirección.

Con respecto a la pregunta de Fernández relativa a la licitación de corredores, no escuché eso pero lo voy a consultar. El prontuario de las empresas está referido más que nada a algo que a mí me preocupa y que se lo he transmitido al director: vemos en los mismos sectores empresas que son más prolijas en su gestión que otras y vamos a tener que trabajar un poco más porque no se trata de seguir subsidiando empresas ineficientes. Tenemos que trabajar un poco más, hurgar un poco más; hay empresas que están dentro del sector que funcionan muy bien, tienen un ordenamiento en la administración que hay que valorar. Hay que valorar al que hace las cosas bien; hay otros que tienen concursos una y otra vez y no sabemos si es porque las administraciones anteriores no colmaban las expectativas en las paramétricas o es que hay desprolijidades en cuanto a la gestión. La verdad es que tenemos que hurgar un poco más ahí. No quiere decir que vayamos a actuar ni a generar un prontuario mañana, pero me parece que Uruguay tiene que ir en el camino de que las empresas, al igual que el Estado, tienen que hacer el esfuerzo para mejorar. No podemos subsidiar ineficiencia; por lo menos, es algo que no está en mi forma de pensar. Capaz que me equivoco, pero todas las medidas que hemos tomado han sido para evitar eso.

El subsidio es necesario en el transporte; todos somos conscientes de eso, pero subsidiar ineficiencia no me parece responsable de nuestra parte y eso es lo que estamos tratando de hurgar también entre toda esta negociación.

Con respecto a la tarifa que usted mencionó y que no le había respondido, 1,9 era hasta diciembre. Como después se postergó un mes más la tarifa, pidieron que fuera hasta febrero y lo que hicimos fue transformar ese 1,9 en 0,6 pero va hasta junio; para no estar modificando las tarifas, lo hacemos semestralmente. O sea, pasó de 1,9 a 0,6 para cubrir ese desfase entre el aumento y el acuerdo salarial.

Ese incremento que usted maneja está basado en los números de los costos que se han venido acordando. También debo dejar constancia en la versión taquigráfica que entre junio y setiembre no hubo aumento del boleto. Entonces, hay que considerar todo. A mí no me da ese 10, quizás tengamos que analizarlo para ver si podemos convalidar las dos cifras, porque eso no es lo que me llega. Recordemos que estuvimos tres meses sin aumento con la tarifa de diciembre del año pasado.

También me llevo ese comentario y con gusto lo veré. Hay temas muy específicos y técnicos de números en los que me gustaría no equivocarme, porque lo que queda acá plasmado después usted, que es muy meticuloso, lo toma. No quiero cometer la misma imprudencia que cometí en algunas otras comparecencias, quizás por la inexperiencia.

Es cuanto a las guías de cargas, las tres que están incorporadas son: forestal, lácteos y hacienda, y están habilitadas. Eso va de la mano con lo otro, porque

estamos convalidando un *software* - y comparto lo que decía el diputado- que tiene que convivir e interactuar con lo que va a ser el proceso del nuevo control.

Me llevo preguntas suyas sin responder, diputado. También de los diputados Fernández y Lereté, y de alguno más, y con gusto vamos a hacer llegar las respuestas a la Comisión.

SEÑOR PRESIDENTE.- Les agradecemos por la comparecencia.

Esperamos que el intercambio les haya servido, tanto a los legisladores, como a los miembros del Ministerio.

Que tengan un buen año. Nos veremos el año que viene.

——Se levanta la reunión.

